セガラリー・チャンピオンシップ コースアタックマニュアル
ファミ通編集部責任編集

cover photo / Hiroshi Seiki

SEGA RALLY CHAMPIONSHIP

セガラリー・チャンピオンシップ

コースアタックマニュアル

COURSE ATTACK MANUAL

ファミ通 編集部責任編集

セガラリーチャンピオンシップ

SEGARALLY CAMPIONSHIP COURSE ATTACK MANUAL

コースアタックマニュアル

CONTENTS

システム編 4

各種モードを解説 6

3種類ラリーカー 12

5つのセッティング 14

リプレイ 16

コース開設 18

攻略編 ①

チャンピオンシップモード 30

初級コース 32

中級コース 36

上級コース 41

超上級コース 46

photo / Hiroshi Seiki

SEGA RALLY CHAMPIONSHIP

攻　略　編　②

タイムアタックモード　52

初級コース　54

中級コース　58

上級コース　62

超上級コース　68

藤本吉郎インタビュー　75

WRCの世界　80

TOYOTA
TEAM EUROPE
Castrol
TECHNO
MICHELIN
Castrol
CIBIE

システム編

よりよい走りを満喫するために

用意されているモードは３種類

各種モードを解説

サターン版は、アーケード版でおなじみの「アーケード」モード、
「プラクティス」モードに加え「２人対戦モード」が加わった。また、家庭用ならではの
細かいオプション機能も盛り込まれており、いたれりつくせりの内容だぞ。

業務用は、高性能ＣＧボード「モデル２」を使用して、ＷＲＣ(ワールド・ラリー・チャンピオンシップ)に代表されるラリーをゲーム化したものだ。実車に近い挙動をリアルに再現しており、ゲームのレベルに留まらず、シミュレーターに近い完成度を誇っている。

そして、このセガサターン版は、業務用のほとんど遜色ない移植を実現し、サターンのレースゲーム中では最高の完成度である。

業務用と同じ２つのモード、「アーケード」、「プラクティス」にサターンオリジナルモードの「２人対戦モード」を加えた３種類をプレイすることができるのである。

ここでは、この３つのモードについて、特徴的な部分や、サターン版ならではの機能をメインに解説していくことにする。

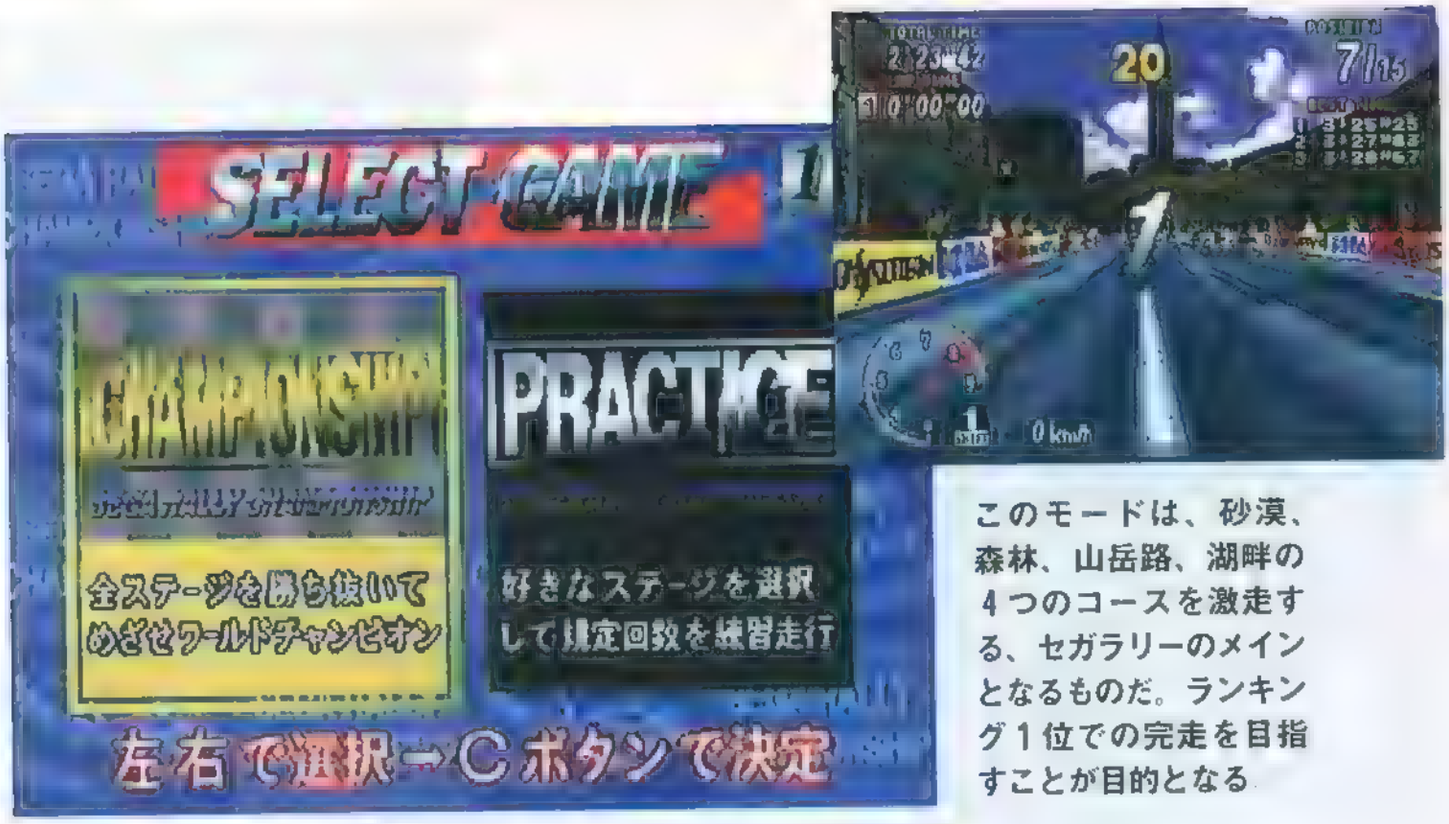
業務用と異なる点は、バックミラーが省略されていることぐらい。完全移植プラスαの内容だ。

オプション機能も充実。ハンドリングなどを好みにあわせて変更できる。

視点変更について

『セガラリー』では、自車を後ろから見た後方視点と、ドライバー視点の２タイプを自由に切り換えることができる。実際にプレイしてみると、ドライバー視点のほうが格段に操作しやすいはずだ(個人差はあるだろうが…)。ドライバー視点は、画面端がボディの横幅になるため、細かい操作ができるようだ。後方視点は、自車の挙動を確認しながら走りたいときに使用するのが良いだろう。

ドライバー視点のほうが、操作感もよりクイック。道幅も広くなったような印象を受ける。初心者はまず、この視点を基本にしてプレイするのが良いだろう



このモードは、砂漠、森林、山岳路、湖畔の４つのコースを激走する、セガラリーのメインとなるものだ。ランキング１位での完走を目指すことが目的となる

業務用を忠実に再現した

ARCADE

アーケードモード

「アーケード」モードは、『セガラリー』に収録されている３種類のモードの中でも、メインに位置するモードである。

制限時間内に４つのコースを走り、優勝を目指すチャンピオンシップと、好きなコースを選択して練習ができるプラクティスをプレイすることができるのだ。

また、ある条件がそろうことでサターン版のみにしか登場することのない、ランチア・ストラトスが出現する。

チャンピオンシップモード

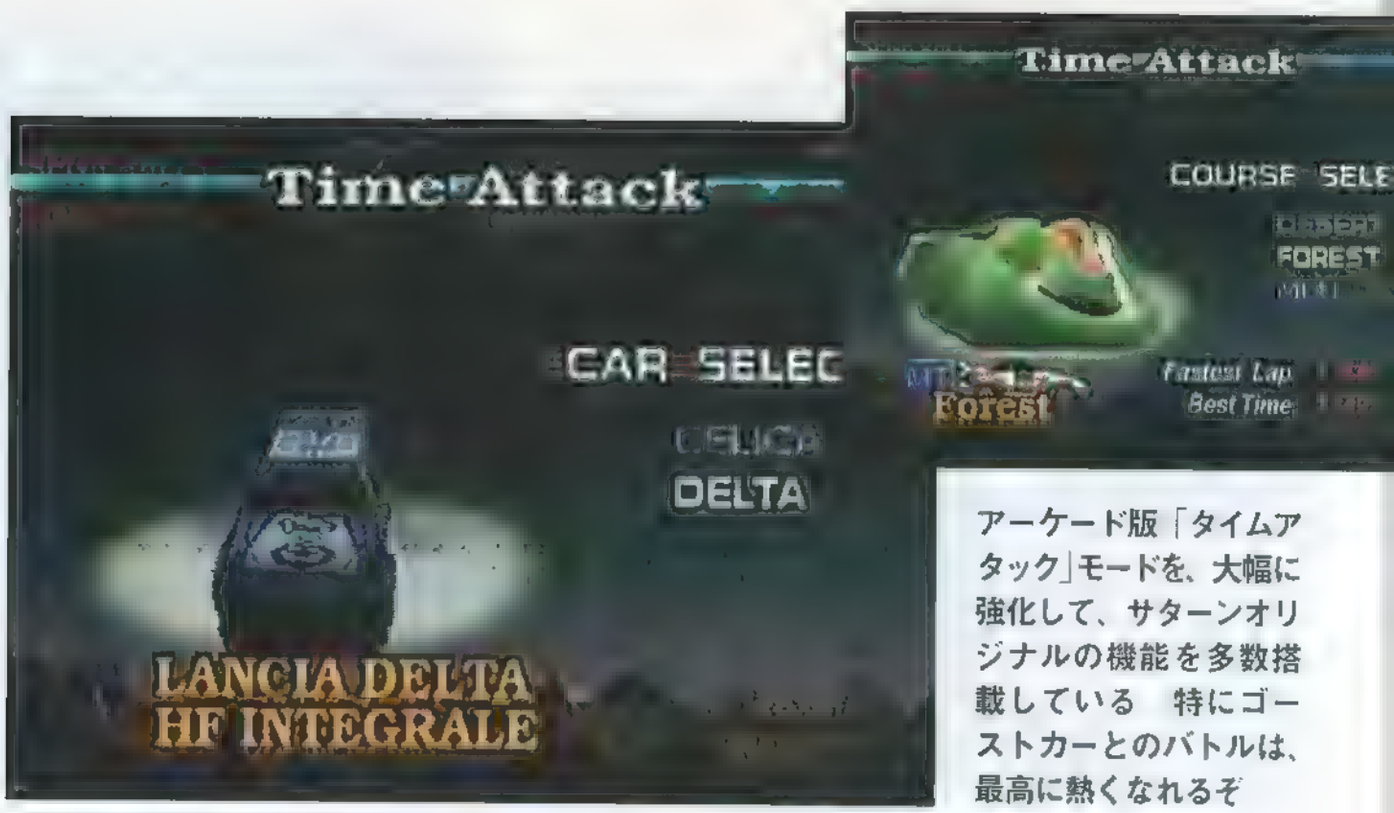
デザート（砂漠）、フォレスト（森林）、マウンテン（山岳路）を制限時間内に走破する。マウンテンを１位でクリアすると、超上級コース、レイクサイド（湖畔）が出現。

アーケード版と同様の、全４コースを走り抜くモードである

プラクティスモード

デザート、フォレスト、マウンテンの３コースを制限時間内に３ラップ分走る、いわば練習モード。チャンピオンシップでレイクサイドが出現していれば、選択することができる。

コースを選択し、制限時間内に２～３ラップを走る練習モードだ



アーケード版「タイムアタック」モードを、大幅に強化して、サターンオリジナルの機能を多数搭載している　特にゴーストカーとのバトルは、最高に熱くなれるぞ

サターンオリジナル要素が加わりパワーアップ

TIME ATTACK

タイムアタックモード

「タイムアタック」モードは、プレイヤーが運転する車1台のみでコースを走ることができるというものだ。

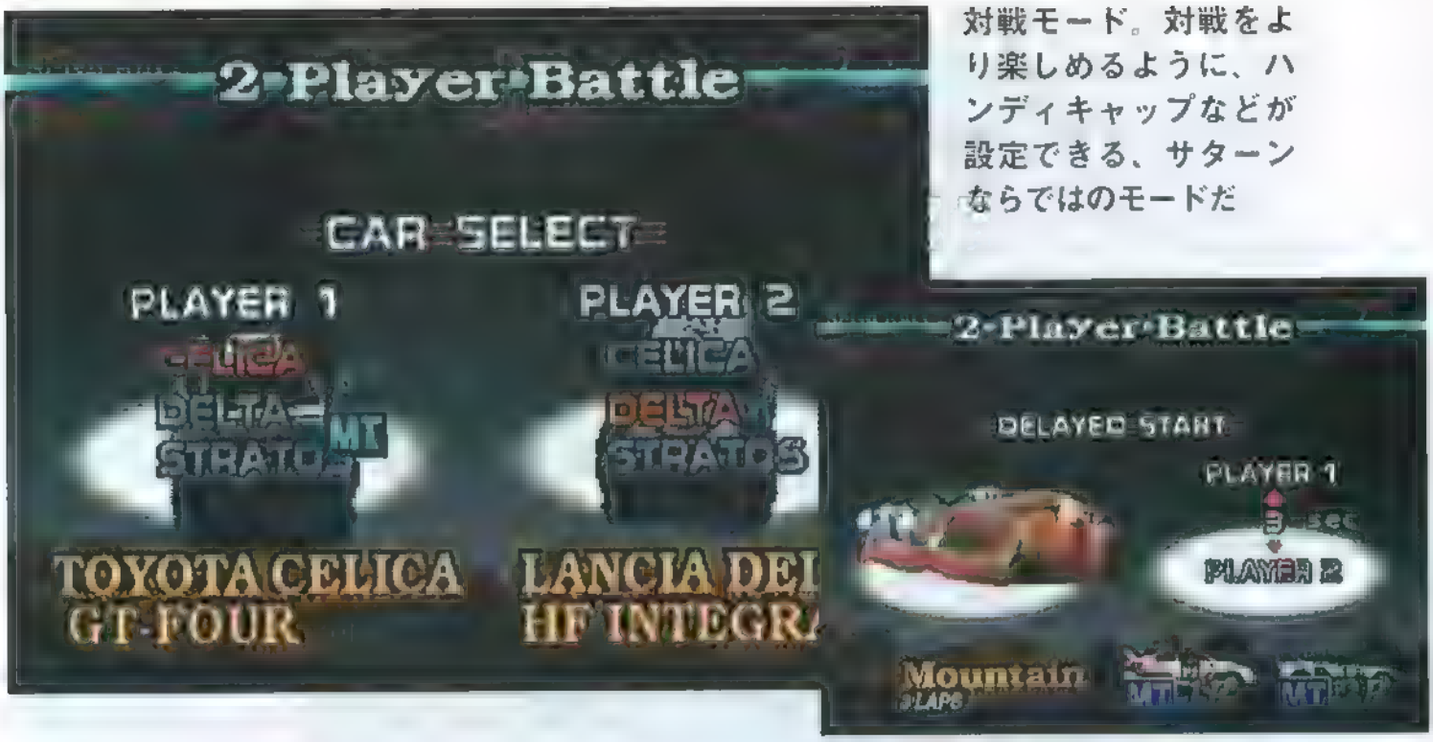
使用することができる車種、コースは「アーケード」モードと同じである。車種のみ、セッティングでパラメータを変更可能なチューンドカーを使用することができるのだ。

また、チャンピオンシップを1位でクリアしている場合は、コースにレイクサイド、車種にランチア・ストラトスが追加されるぞ。

周回数は、3ラップまたは、制限なく好きなだけ走ることができるフリーランのどちらかを選択する。3ラップでプレイした場合、いちばん速いプレイが記録され、再度、同じコースをプレイすると、リプレイデータから再現されたゴーストカーが出現する。

セッティングで走りやすいマシンに改造だ

レコードに残るラップタイムを記録すると、ゴーストカーが出現する



対戦モード。対戦をより楽しめるように、ハンディキャップなどが設定できる、サターンならではのモードだ

画面上下2分割で対戦可能

2P PLAYERBATTLE

2Pプレイヤーバトルモード

「タイムアタック」モードを、対戦用に機能を強化したのが、このモードだ。上下に2分割された画面で対戦することができる。

選択できる車種、コースはタイムアタックモードとまったく同じである。

このモードでも、チャンピオンシップをクリアした場合、コースにレイクサイド、車種にランチア・ストラトスが追加されるのだ。

2人対戦モードでは、3ラップ、5ラップで順位を競うほか、スタート前に設定したタイムラグを超えたときに勝敗がつくモードも用意されている。

視点を別々に変更することができたり、ハンディキャップを設定することもできるなど、対戦用の機能も充実

WRCで活躍した名車をドライブする

3種類のラリーカー

サターン版では、アーケード版で使用することができたトヨタ・セリカGT-FOUR、ランチア・デルタにプラスして、スーパーカー世代には懐かしい名車、ランチア・ストラトスが追加されているのである。

このサターン版『セガラリー』で使用できる車種は、トヨタ・セリカGT-FOUR、ランチア・デルタ　HF　インテグラーレの2台と、条件を満たすことで出現する隠しマシン、ランチア・ストラトスを使用することができるようになる。

この3台のマシンは、いずれもWRCで活躍し、メイクス（参加しているチームに与えられるタイトル）のチャンピオンに輝いている優秀なマシンである。

ゲーム中でも実車に近い性能で再現されているので、存分に活躍させてあげよう。

ストラトスが使えるサターン版

WRCで輝かしい成績をおさめた名車、トヨタセリカ、ランチア・デルタ、ランチア・ストラトスの3台が登場する

CELICA GT-FOUR

'93年、'94年と２年間連続でＷＲＣのメイクスタイトルを得たマシンである。『セガラリー』では、このＷＲＣ仕様のものを採用している。

ゲームでは、このトヨタ・セリカＧＴ-ＦＯＵＲと、ランチア・デルタ ＨＦインテグラーレとは、性能差はほとんどないようである。どちらを使うかは好みで決めても良いだろう。

現在でも、内外のラリーで優秀な成績をあけている

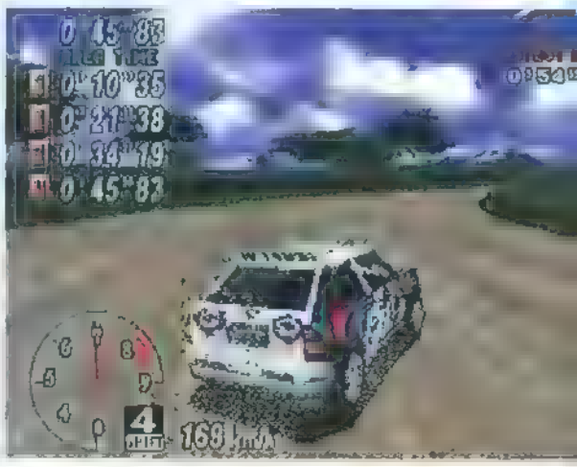
国内最強のラリーカー、トヨタ
セリカGT- FOUR

LANCIA DELTA HF INTEGRALE

現在では、ＷＲＣから撤退してしまった、ランチアが投入したマシンで、'87年から'92年までの5年間連続で、メイクスタイトルを得ている強力なマシンである。

ゲームでは、トヨタ・セリカＧＴ-ＦＯＵＲと、性能差はないようである。若干こちらのほうが操作しやすい様な気がする。最高時速は227km前後出すことができる。

ＷＲＣでは、メイクスタイトルを５年連続で得ているのである。



ランチアはラリーから撤退してしまったが、個人参加でこの車をみることができる。

LANCIA STRATOS

このランチア・ストラトスのみ、初めから使うことはできない。ノーマル以上の難易度で、チャンピオンシップを１位でクリアすると、使うことができるようになる。

最大の特徴は、最高速度がほかの２台よりも速いことである。時速247km程度出すことができ、加速性能もいいが逆に初心者にはこのパワーについてこれないかもしれない。

本来は、ＷＲＣに向けて開発されたマシン。特徴あるフォルムが非常に印象的だ

昔スーパーカーがブームになったころに人気があった名車

自分に合わせてカスタムメイド

5つのセッティング

「タイムアタック」、「２人対戦モード」では、
自分の好みに合わせてセッティングを施し、チューニングすることができる。
コースに合わせたチューニングを施すことで、ラップタイムが確実に短縮できるぞ。

「タイムアタック」、「２人対戦モード」の２つのモードでは、チューンドカーを使用することができるのである。

トランスミッション、ハンドリング、タイヤ、前後のサスペンション、ブロー・オフ・バルブの６つの項目が変更可能だ。

また、チューニングしたマシンは最大４台までバックアップメモリに保存しておくことができるので、いつでも好きな時に呼び出すことができる。

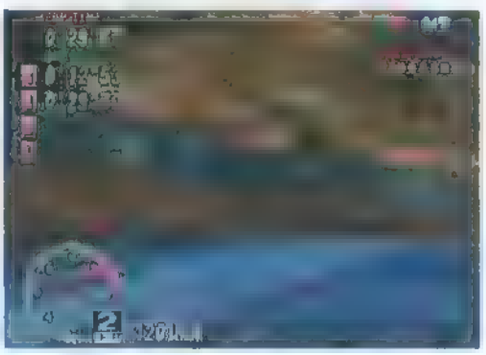
トランスミッション TRANSMISSION

ＡＴ（オートマチック）車とＭＴ（マニュアル）車を選択することができる。ＭＴ車のほうが若干トルクが大きく設定されているので、慣れてきたら、ＭＴ車を使用したほうが良い。

ＡＴ車だと、うまく減速できないので、タイムが伸び悩む

ハンドリング HANDLING

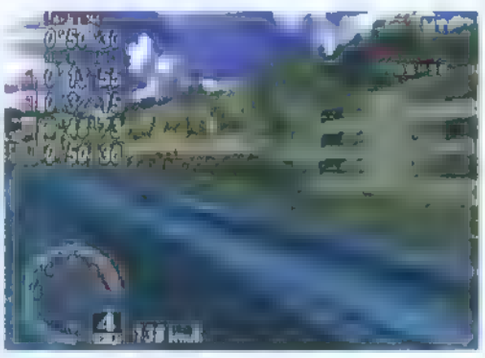
ハンドリングは、スローからクイックの５段階から設定できる。スローでは、連続するコーナーに対応しきれないので、クイックに慣れたほうが良いだろう。



ハンドリングはクイックのほうが細かく操作できる

タイヤ TIRES

タイヤは、ソフトからハードの５段階で設定できる。ソフトタイヤはダートコースのグリップが高く、ハードタイヤは反対に舗装路でのグリップが高い。タイヤはコースに合わせたセッティングの変更が必要になるぞ。



グリップが良いとコーナも楽た

フロント、リアのサスペンションは、数値が大きくなると堅くなる。

このパラメータは前後のサスペンションの数値をセットで考えなければならない。前後のセッティングの差によって車体の挙動が変化するのである。

前のサスペンションが堅い場合は、アンダーステア（車体が外側に傾く）、後ろのサスペンションが堅いと、オーバーステア（車体が内側に傾く）になるのだ。前後のバランスが悪いと、全然曲がれない車や少しの操作でズルズル滑る車になるので注意すること。

前のサスが堅いと曲がりにくくなる

後ろのサスが堅いと滑るようになる。

実車では、アクセルを戻したあとのレスポンスなどに影響する部分である。

しかし『セガラリー』ではこのセッティングを変更しても、アクセルを戻した時の音が変化するだけで、性能には影響しないのである。その日の気分で変えてくれ。

ゲーム中では、車の性能に影響を与えない項目。

おすすめセッティング

「タイムアタック」を前提とした、走りやすいセッティングをまとめていくぞ。

まず、トランスミッションは、MT車で決定。タイムを短縮するには、必要以上にドリフトさせないことが非常に重要だ。

グリップを保ちながらコーナーリングするには、適切なシフトに落とさなければならないが、AT車の場合はブレーキを踏まないとシフトが落ちてくれない状態が多々発生するからだ。ムダなドリフトは、タイムロスにつながるので注意しよう。

ハンドリングは、自分の好みで変更しよう。キビキビした反応が良いならば、4か5ぐらいが良いだろう。

タイヤは、前記したとおり、コースに合わせて変更することが必要だ。初級は1、中級では2、上級は5、超上級は1がオススメだ。

サスペンションは、無理に変更しなくてもデフォルトの前3、後ろ3で良いと思う。操作に慣れてきたら、自分のプレイしやすい前後のサスペンションのバランスを見つけよう。

自分にあったセッティングなら確実にタイム短縮可能。

自分の走りを多彩なアングルから楽しむことができる

REPLAY リプレイ

アーケード版ではエンディングにリプレイが流れていた。しかしサターン版のリプレイモードはひと味違う。ＢＧＭが各コースごとに用意されており、リプレイ再生時のカメラアングルもいろいろと凝っている。

「タイムアタック」モードでは、周回数を３ラップに設定して、４分10秒以内に完走すると、そのプレイをリプレイモードで再生することができる。

リプレイモード中は、ドライバー視点と後方視点のほかに、いろいろなカメラアングルが用意されている。コントローラ操作で視点を切り換えることで、リプレイを楽しむことができるのだ。

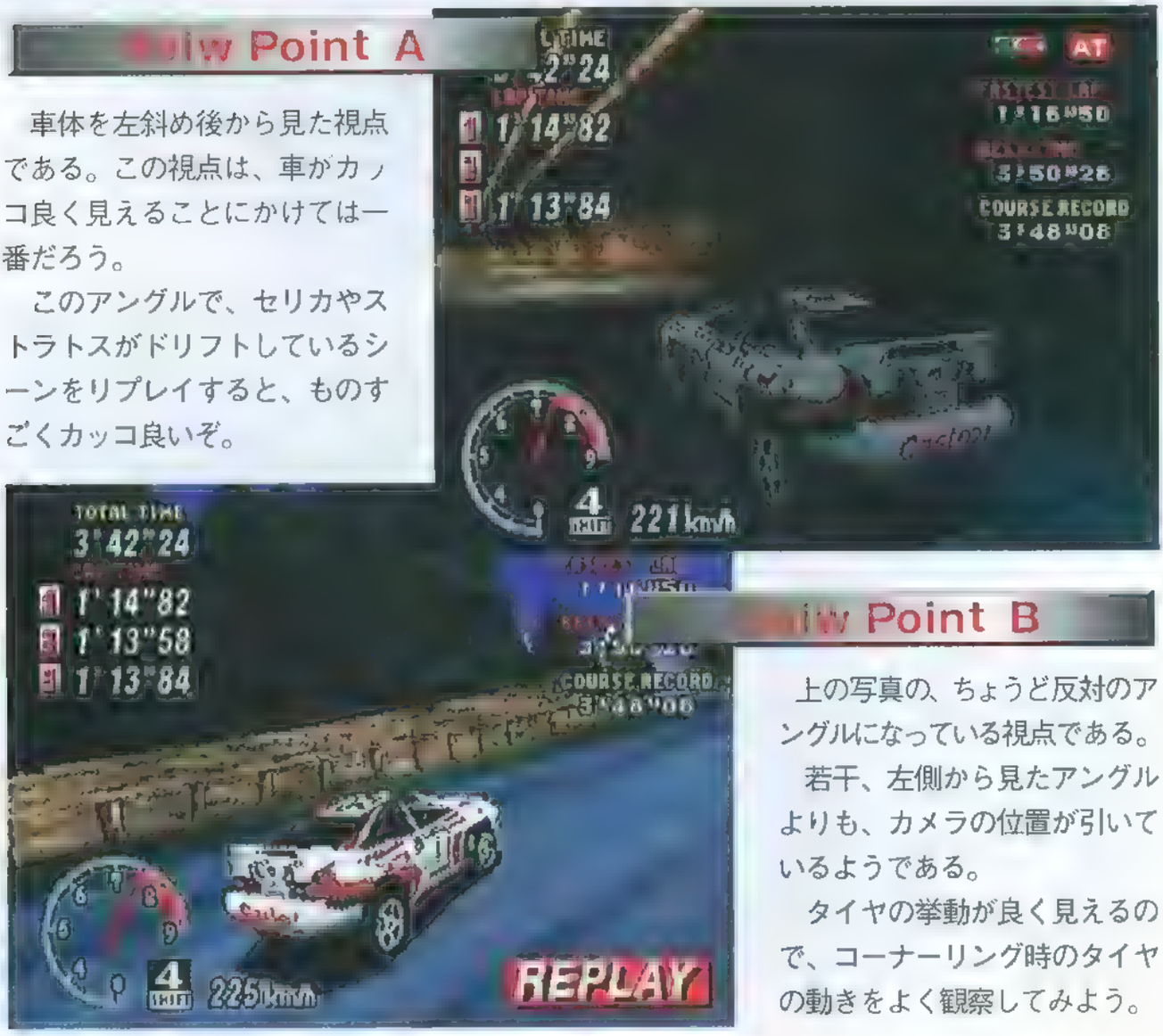
また、上位５位に入るタイムを記録した場合、ランキングメニューでこのデータのリプレイを見ることもできるぞ。

また、パワーメモリ接続時のみ、リプレイデータが保存される。(977ブロックを使用)。

View Point A

車体を左斜め後から見た視点である。この視点は、車がカッコ良く見えることにかけては一番だろう。

このアングルで、セリカやストラトスがドリフトしているシーンをリプレイすると、ものすごくカッコ良いぞ。



View Point B

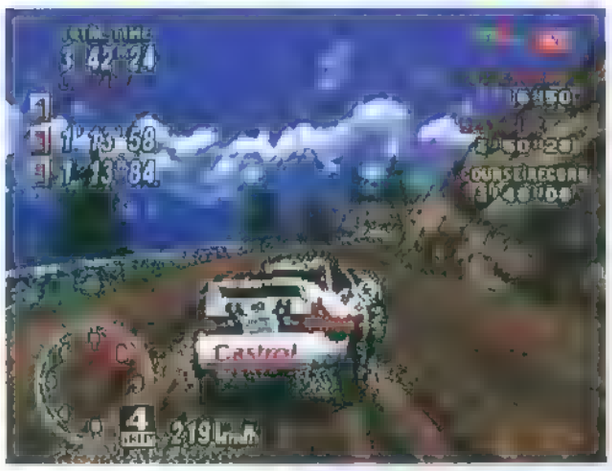
上の写真の、ちょうど反対のアングルになっている視点である。

若干、左側から見たアングルよりも、カメラの位置が引いているようである。

タイヤの挙動が良く見えるので、コーナーリング時のタイヤの動きをよく観察してみよう。

View Point C

この視点は、プレイ中に変更できる普通の後方視点だ。車体の挙動を確認するには良い。



View Point D

車体を正面からロングショットで見せる視点。背景が良く見えるのが良いところか。

View Point E

後方視点のアングルを、さらにロングショットにした視点。背景がより広く見渡せるので、いろいろと観察してみよう。開発スタッフのお遊びがあちこちに発見できるぞ。

View Point F

車体を正面からアップで見せる視点。この視点もかなりカッコ良い。車体を前から見ることは、まずないのでとっても新鮮だ。

View Point G

この視点は、カメラの位置はコース上に固定されており、車がカメラに接近して通過するまでを見ることができる。

いわゆる流し撮りを行うカメラアングルである。

画面の情報をより細かく読みとるために

コース解説

用意されている4つのコースは、『セガラリー』オリジナルコースだ。ラリーの華である、スペシャルステージ区間を凝縮したようなイメージの各コースは、ラリーの楽しい部分が満載されているぞ。

『セガラリー』は砂漠、森林、山岳路、湖畔の全部で4つのコースを走り、ラップタイムを競う。実際のラリーでは、ＳＳ（スペシャル・ステージ）と呼ばれる、スピードを競う区間を集めたような構成になっているのである。

ラリーは、公道を利用して行われるレースである。舗装道路だけではなく、ダートなどが入り交じる変化に富んだコースは、この『セガラリー』でも再現されており、路面の変化に応じた走りが要求されるのだ。

コースによって路面の状況が大きく異なる

路面の種類と、その影響について

アスファルト

普通のアスファルトで舗装された道路。タイアのセッティングがハードだった場合、グリップは通常よりも良い。

砂

基本的に土などの、未舗装路と変わらない。タイアのセッティングが、ソフトだった場合、通常よりも良いグリップを得ることができる。

代表的な未舗装路。ほとんどの急コーナーは、未舗装になっているので注意しよう。タイアのセッティングが、ソフトだった場合、通常よりも良いグリップを得ることができる。

土

舗装路の路肩は、ほとんど芝だ。この上を走ってもスピードは落ちないので、コースを広く使おう。タイアがソフトだった場合、通常よりも良いグリップを得ることができる。

芝、バンク

ナビゲーターについて

実際のラリーは、ドライバーとナビゲーターの２名が乗車して行われる。

ナビゲーターは、安全かつ速く走るために、ドライバーにアドバイスを行うが、セガラリーでも、この部分は再現されており、コーナーに差し掛かるとマーカーの表示ともに聞こえるメッセージが、ナビゲーターのアドバイスだ。このアドバイスは意外と役に立つぞ。

危険な地点に接近すると、マークとともにメッセージで警告する

すぐにコーナーが迫ってくるが、事前に判っているので楽だ

見事にコーナーをクリア　コースを覚えるまで結構役に立つぞ

画面中央に表示されるマークには、コースの状況を知らせる役割がある

ナビゲーターのアイコンとメッセージについて

この水色の表示が出た場合は、前方にゆるいコーナーが迫っているということだ。ほとんど減速せずに、ハンドルを切るだけで曲がることができるぞ。

また、表示とメッセージは、コーナーの長さや形でちゃんと変わる。

この黄色いコーナーを示す表示がでた場合は、多少の減速が必要なコーナーが迫っているということだ。

シフトを３速にダウンするか、180km程度に減速すれば、簡単に曲がることができるコーナーだ。

この赤いコーナーの表示は要注意。ヘアピンカーブや、きついコーナーが前方に迫っているということなのだ。大幅に減速が必要になるので、シフトを２速から１速にダウンするか、100km以下に減速しなければ、曲がることはできないぞ。

この黄色いエクスクラメーションマークが表示された場合には、前方に段差があるということだ。そのまま走っても、ジャンプするだけで問題ないが、ジャンプ中は車体の制御が効かないので、着地時にガケなどに激突しないように。

DESERT

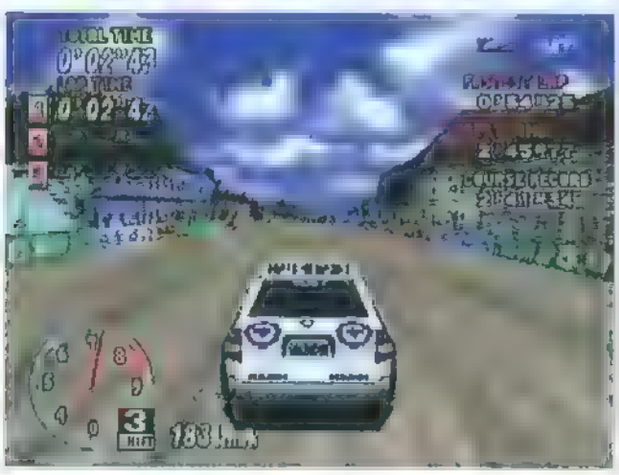
初級コース

初級コースは、直線部分が多い砂漠を走り抜けるコースだ。

路面はすべてがダートとなっており、未舗装路から、砂漠へと変化していく。

初級コースということもあり、最後のコーナー以外は多少のブレーキングで抜けることができる簡単なコースだ。

初級コースとなっているが、3連ジャンプなどいろいろと仕掛けがある。細かいテクニックの差がタイムに影響する。タイムアタックでラップタイムを競うには、いちばん適したコースかも



観客に声援を贈られながら、砂漠の街からスタート初級コースは、なんとなくサファリラリーのイメージがあるコースだ

コーナーの左側には、シマウマの一群が見える。後半の長いコーナーの前には、さらに大きい集団を見ることができるぞ

シマウマの後には、象の群れが出現。デイトナＵＳＡの背景にも馬がいたけど、この象の動きを見ると、技術の進歩を感じるなあ

「チャンピオンシップ」モードでは、ゴールの前にＴＶ中継のヘリコプターがホバリングしているのだ

FOREST

中級コース

中級コースは森の中を走るコースで、舗装路からスタートして、コース中盤はダート、最後は舗装路を走ることになる。

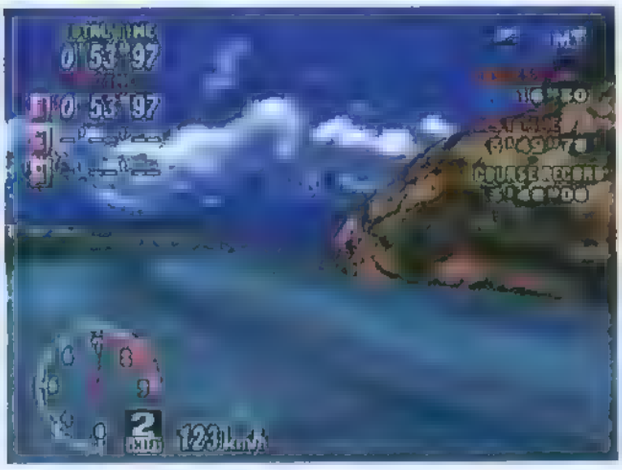
初級とはうって変わって舗装路の割合が半分を超えているコースである。

前半の舗装路は走りやすいが、中盤のダートに入った途端に、ヘアピンカーブやクランクなどの難所が続くぞ。

スタート地点の左側を良く見ると、観客席には、業務用にもいた黒いTシャツを着た男が手を振っているぞ

ゆるく長いコーナーが終わると、トンネルがあらわれる。非常に滑らかな表示で、トンネルの天井が流れていくのが気持ち良い

チェックポイントを通過すると、すぐにヘアピンカーブが待っている。ここが、中級コースの最大の難所の始まり。この後、すぐにきついコーナーが待ちかまえている



ヘアピンを抜けた先は短いコーナーが続く　左側は断崖絶壁になっているぞ。ガケに車がぶつかっても、ガケから落ちることは絶対にないけどね

最終コーナーの両側には、ラリー観戦の観客が集まっている。ラリーってヨーロッパでは、Ｆ１よりも人気があるのだ

MOUNTAIN

上級コース

街中からスタートするのが印象的なコースだ。このコースは全面が舗装路になっている、唯一のコースである。

短いコーナーが連続している感じが、初めから終わりまで続くコースで、直線はスタート付近しかない。

コーナーでは、ドリフトしてしまいやすいが、グリップして走れるコーナーを見極めないと、ラップタイムは短縮できないぞ。

ヨーロッパ風のレンガづくりの建物が建ち並ぶ街からスタート。周りの看板にはセガ、サターンの文字が…

岩盤をくり抜いたトンネルが迫る。このトンネルを抜けると、この上級コース最大の難所が待っているぞ

きついコーナーが組みあわさっている部分を抜けると、上級コース最大の難所、ヘアピンカーブに突入十分に減速してクリアた

ヘアピンを抜けて進むと、目の前が開けてくる
観客の喚声を受けつつ先へと進むと、コースは市街地の中へと入っていく。街の中は、細かいコーナーが連なっている

上級コースの最後には、緩やかなコーナーが連続している。この角度のバンクには乗り上げることができるそ

LAKE SIDE

超上級コース

湖のまわりをぐるりと一周する、背景が大変美しいコース。だが、美しさとは裏腹に、最上級コースの名に恥じない、高度なドライビングテクニックが要求されるのである。

コースは舗装路がなく、すべてダートである。複合コーナーが連続しており、直線部分がほとんどないので、ミスをして順位を落としてしまうと挽回するのが、かなり難しい。

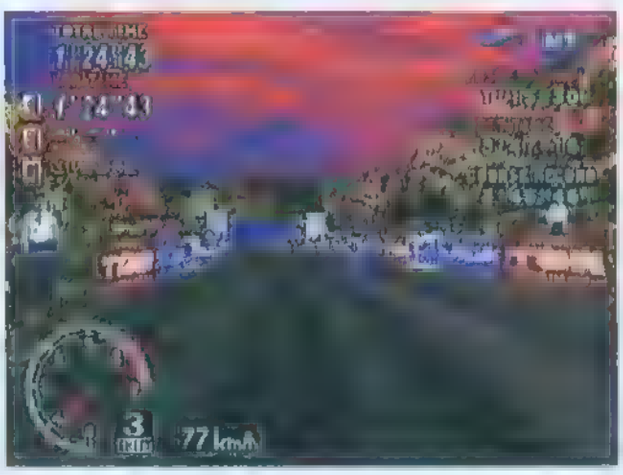
超上級コースは、湖畔のダートを走り抜けるコース スタートからコーナーが続く、テクニカルなコースた

林道を走るコーナーを抜けると、超上級コースで最長の直線にさしかかる。風景も一転して草原が広がる。レイクサイドは全編にわたり、背景がめまぐるしく変化していく

連続コーナーを抜けると、森が開けて左側の柵ごしに湖が見えてくる。しかし急なコーナーばかりなので湖に気を取られている暇はない。夕焼け空には渡り鳥が飛んでいる

コーナーを抜けると、再び目の前に湖が広がる。背景が美しいレイクサイドコースでも、ここの美しさは絶品だ。湖には白鳥もいるぞ

夕焼けの中に、観客が集まるフィニッシュチェックポイントが見える。このゲートをくぐればゴールインだ
長かった戦いが報われるのも、もうすぐそこである



Rally Australia
PERTH
FINISH
Castrol
Marlboro
1

攻略編①
チャンピオンシップモード
一位でゴールを目指すために
MICHELIN

DESERT

初級コース

目標タイム：55 秒～ 56 秒台前半
目標順位：9 位

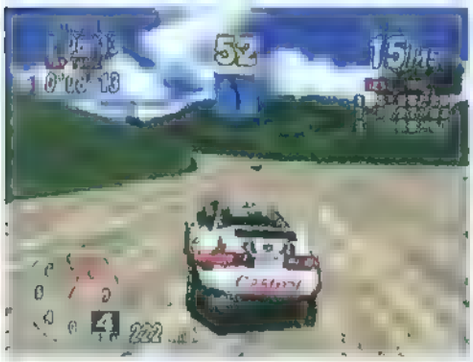
スタート～看板のコーナー

スタートからしばらくは、両側が看板でできている直線が続く。看板の切れ目あたりが最初のコーナーだ。ここでは徐々にインに寄って、タイヤを滑らせぬようスムースに曲がる。ここでは特に注意することはないが、あえて言えば急にハンドルを切りすぎないこと。ゆるいコーナーなので少し切るだけで十分。抜けたら道の真ん中あたりを走るようにしよう。ちなみにこのコースではＡＴ車、ＭＴ車ともにブレーキ、シフトダウンは使わない。

看板のコーナーを抜けたら道の真ん中あたりを走るようにしよう

ー、敵車は内側から

最初の右コーナーを抜けると、そこがそのまま次の左コーナーのアウト側になっている。インに切り込みすぎるとバンクに足を取られることがあるので、バンクに乗るか乗らないかくらいのラインを取ると安全。うまく走れば紫色の敵車が目の前にいるはず。次の右コーナーは矢印が出てからすぐに切り込むのではなく、ほんの少し引き付けてから一直線に切り込み、敵車を内側から追い抜こう。

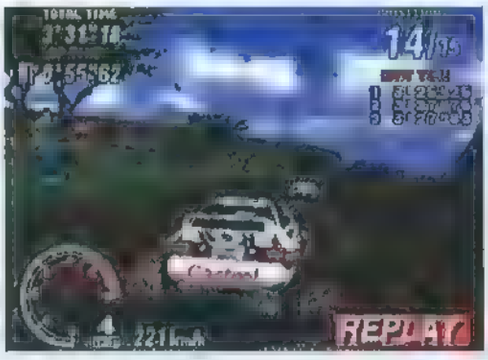


2つめの右のインを突きつつ、敵車内側から追い抜く。あまり右に切りすぎないように

図中の ➡ は、敵車に遭遇する位置を示します

っすぐ、じたばた

この直線での2連ジャンプは、S字の後の少しアウトに膨らんだ状態、つまりやや左から進入する。2回目のジャンプの後にすぐ、右コーナーがあるので、着地後即ハンドルを右に切る。切るのが遅れて外側のバンクに乗り上げてしまわないように。直線に出ると、すぐ前に敵車が走っているはず。右側から抜くと次のコーナーでのライン取りが難しくなるので、左側に寄って次のコーナーに進入するためのラインを確保しつつ、追い抜こう。



2段目のジャンプ後の右コーナー。道幅が広いので、敵車は左右どちらから追い抜いてもよい

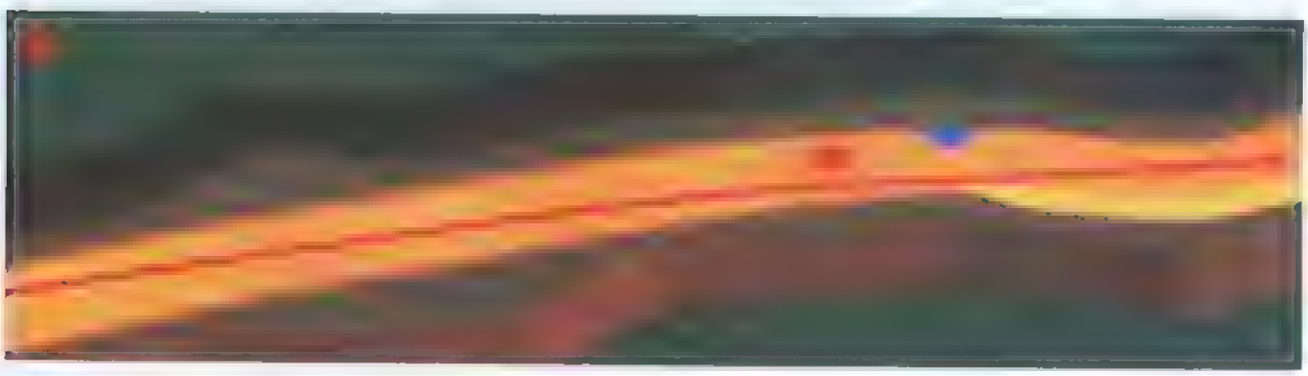
イントを抜けたら即切り

直線後のチェックポイントを抜けると、急な右コーナーに突入する。ここで厄介なのは、この右コーナーの後に小さな左コーナー、直線へと続く右コーナーが連続して連なっていることだ。しかし最初の右コーナーをうまくクリアすれば問題はない。まずアウトいっぱいに寄せておいて、チェックポイントを通過したら速攻で思い切りインに切り込む。インの岩場にくっつくような感じで、ハンドルを少しずつ左に切り、車体が横に傾きすぎないように微調整すると速く曲がれる。左側の出っ張りにも当たらずにすむはずだ。あとはそのまま最後の右コーナーのインに入ればいい。また、この一連の複合コーナーを抜けるまでに、青い敵車を追い抜くことができる。図のⓐとⓑは同じ青い車で、ⓐが理想的、ⓑは少し遅いがギリギリ９位に入るくらいのタイムで追い抜くことができるポイントだ。

ンプはやや右か

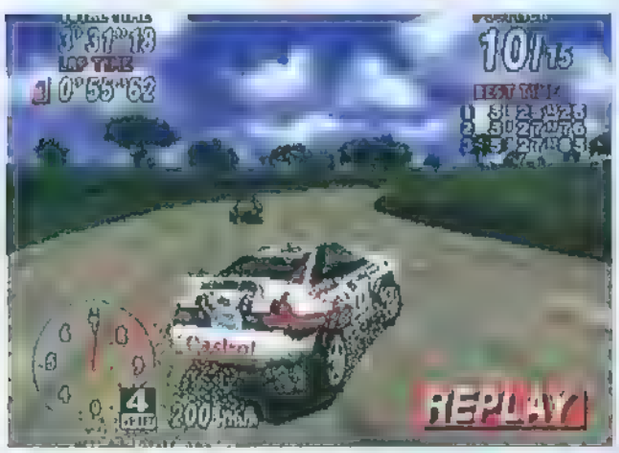
青い車をインから抜くと、そのまま車を真ん中よりやや右に寄せた状態で、直線の３連ジャンプに突入する。ジャンプ中はハンドルを動かさずに、まっすぐ飛ぶこと。２段目のジャンプの後位で、道の真ん中を走っている敵車を右側から追い抜くことができる。ジャンプ後の左コーナーは意外とゆるいので、ハンドルを切りすぎないように。

３段目のジャンプ後の壁に当たらないように若干の調節が必要な場合もある



[illegible]まっすぐ、少し早めに[illegible]

ここはアウトからイン側の左コーナーに軽く切って進入、そのまま直進してバンクに差し掛かりそうになったところで、右に切って軌道修正する。最初のうちは、どのあたりからインに切り込むタイミングに、多少の慣れが必要だが、ここでミスると9位に入れるかどうかが危うくなってくるので、確実に抜けられるようにしておきたい。

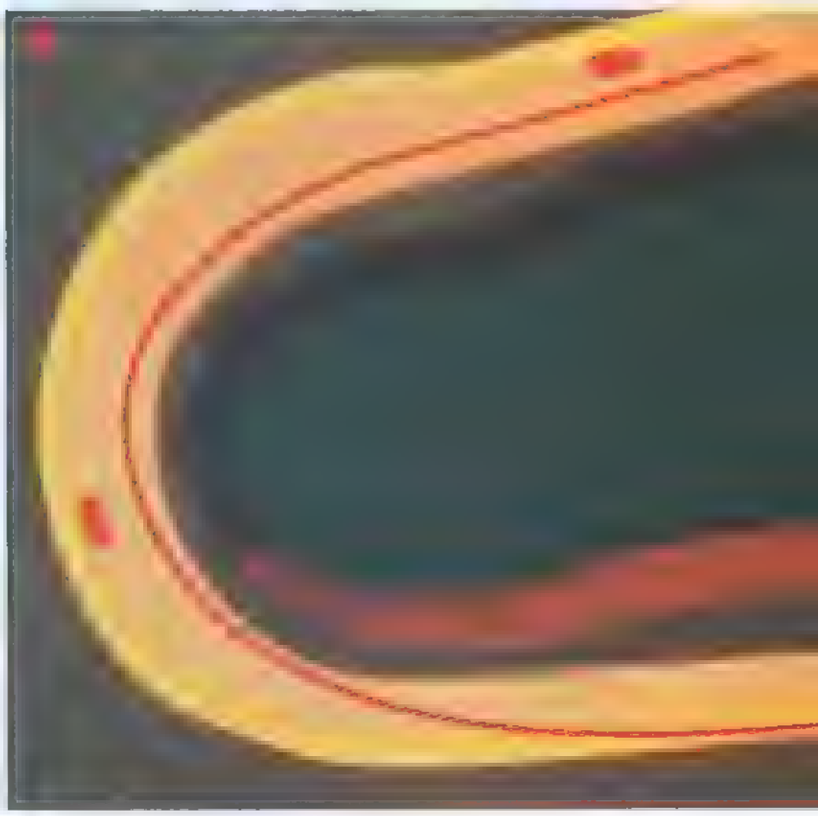


ここは少し早めに突っ込むのがポイント。この位の位置から進入するといいだろう

このあたりから切り込むとちょうどいい。アクセル全開、左右のハンドル操作だけで抜けられる

[illegible]込む、[illegible]してると[illegible]

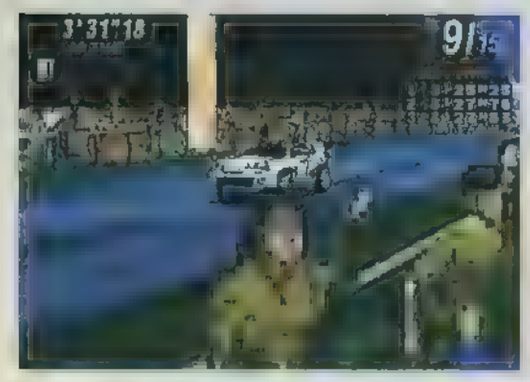
このコース最大の難所、最終コーナーは、切り込むポイントとなる目印がないので、下の図と写真を参考にしてほしい。急激なコーナーだが、ここでもノーブレーキ、細かいハンドル操作だけで切り抜けるのが基本だ。ポイントはイン側の壁と向かい合うような感じですべらせ、速度が落ちないように左に切って調整。カーブの終わり位にまっすぐに戻す。この時、内側から赤い車を1台、そして最後の直線で緑の車を抜くことができる。



FOREST

中級コース

目標タイム:1分17秒～19秒台前半
目標順位：3位



[illegible]の直線～長い右コー[illegible]

スタート後にしばらく続く直線は、実際には小さく曲がりくねっているのだが、左右に少しずつ切って微調整することで、ほぼまっすぐ走ることができる。芝の上を走っても減速しないので、左右の柵すれすれを走ったほうが速い。すると、ゆるやかで長い右コーナーが見えてくる。コーナー付近には敵車がいるが、切りすぎないように注意しながらイン側にぴったり付けば、コーナー、敵車ともにスムースにクリアできる。

[redacted]の右コーナー、やや[redacted]

先程の右コーナーに続いて、またもゆるやかな右コーナーに。ここでも敵車が、やや外側にラインを取って走っている。これも同じくインに切り込んで追い抜くことができるのだが、少し大胆に切り込んで即反対側に戻すような感じで曲がらないと、アウトにふくらんで壁に接触してしまうことがあるので注意しよう。ここでは減速なし。アクセル全開で突破することができる。

ここでもインから1台。減速なしで曲がれるが、あまりすべらせないようにしたい

[redacted]の左コーナー、[redacted]

トンネルに入るまでの左コーナーからトンネル内の左コーナーで、2台の敵車を抜くことができる。トンネル前の左コーナーは、距離が長く非常にゆるやかなカーブのため、フルアクセルでギリギリまでインに寄って曲がることができる。トンネルの入口が見えたら敵車を左側から抜きつつ右側に寄りトンネル内に進入、次の左コーナーのイン側へと切り込む。この左コーナーは道幅が狭いうえに急なため、コーナーに入る際に一瞬減速して切り込み、速攻で右に戻して抜ける。途中、敵車をインから追い抜くことができる。

ここは一瞬だけ減速して、すぐに戻しておく。目の前の敵車はこのまま内側から追い抜く

のミドルラインから

トンネルを抜けるとそこは岩場。すぐに急激な左コーナーが待っている。ここでコーナーへのアプローチが遅れると大きく外側に振られてしまうので、ややアウトよりのミドルラインから少し早めにインに、減速（マニュアルなら３速に）して切り込む。そしてすべる車体を、目一杯右に切って軌道修正しつつ、アクセルを全開に戻す。敵車はいないので、曲がることだけに専念できるはずだ。

減速と切り込むタイミングが早すぎると、岩山にぶつかってしまう。あせらぬよう注意だ

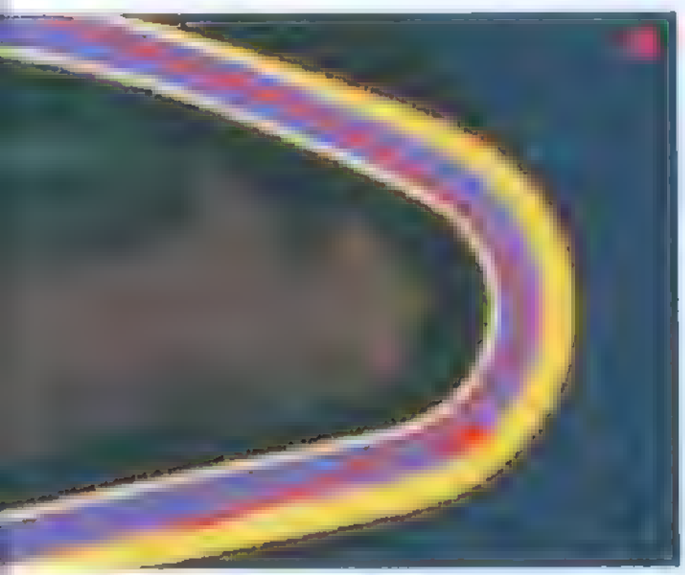
から減速、思いきり切り

左コーナーの後、すぐに右への急コーナーに突入する。前のコーナーを抜けて右に寄っている車体を、やや左よりのミドルラインに修正し、右コーナーに入るより少し早めに減速（マニュアルは３速）、右に切り始める。アウトに振られる車体を思いきり左に切って戻し、目の前に道が見えたらアクセル全開。次のチェックポイントまでは、道の真ん中を左右に微調整しながら走ると、壁に当たらない。

続く右コーナー、ここも少しだけ減速　アウトから少し引き付けて切ったほうがいいだろう

ンはフルブレーキ

いよいよ中級コース最大の難所である、ヘアピンに突入する。まず車を左側に寄せてチェックポイントを通過。通過したら即座に減速してインに突っ込む。ＡＴ車の場合はフルブレーキでドリフトし、目一杯左に切って軌道修正、立ち直ったらフルアクセル。ＭＴ車はチェックポイント通過後右に切りながら３速に減速、コーナー中盤に差し掛かるところで２速に落とし、思いきり左に戻す。目の前に道が見えたところで４速にシフトアップ。インの壁にくっつくようにしながら曲がれば、ここで敵車を追い抜くことができる。

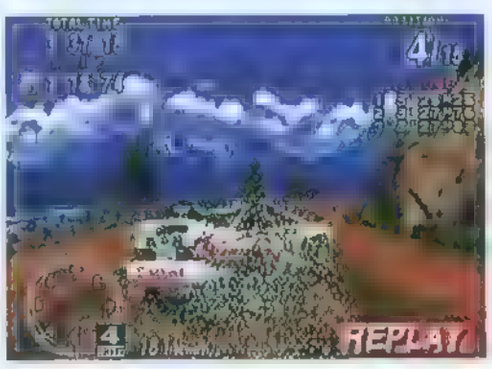


恐怖のヘアピン。急激な減速でインにすべりこませて、うまくいけばそのまま敵車を追い抜ける

コーナー～右コー

ヘアピンの後、立て続けに強烈な左コーナーに突入。ここでは敵車に追い抜かれないように、安全策を取って大きめに減速、ドリフトして、スムースに曲がることを考えよう。まずアウトから減速（マニュアルなら２速まで下げる）して左コーナーに入り、今度は逆に目一杯右へ切って軌道修正する。曲がり切ったら４速に戻しつつ、次のコーナーまでの直線で左に寄せる。この右コーナーは減速なしでOK。アウト・イン・アウトで抜けられる。

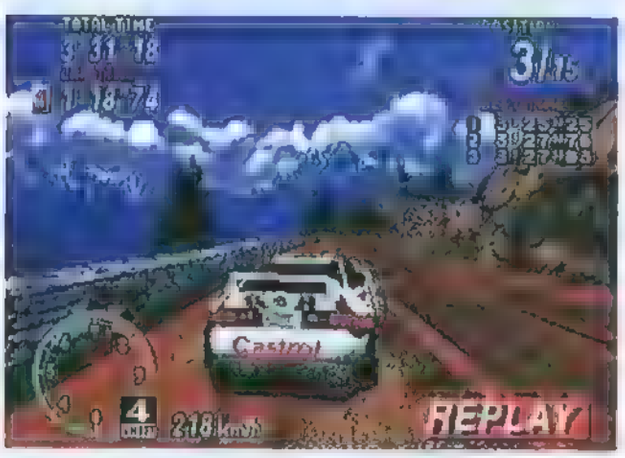
ヘアピンに続く急な左コーナー。安全策を取って思いきり減速(ＭＴ車なら２速まで)するといい



この右コーナーは、真ん中からやや左位のラインからインに進入。アクセル全開で曲がれる

ルで抜ける、ここで3

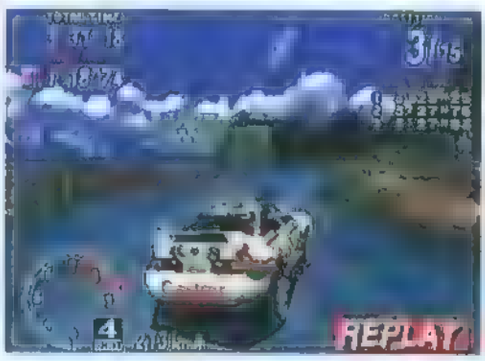
右、左と続くこの2つのコーナーは、フルアクセルで抜けることができる。1つ目の右コーナーをアウトから進入、2つ目の左コーナーが見え次第左に切る。このコーナーは早すぎても引き付けすぎてもダメ。失敗して追い抜かれたら元も子もないので、危ないと思ったら減速するといい。そして左コーナーを抜けた後の直線で、敵車を左側から抜く。



1つ目を抜けたところですぐに左に切るときれいに曲がれる。この後3位の敵車を右側から抜く

ためにはミスは許され

最後の難関は右、左、右、右と連続する複合コーナーだ。最初の右、左のコーナーは、真ん中からやや外側から入れば、一直線に抜けることができる。抜けたら速攻でブレーキング、ドリフトで右コーナーへ入る。そしてすぐにアクセルを全開に戻して、少しずつ左に切って微調整し、最後の右コーナーにまっすぐ突っ込めるよう軌道修正すれば、意外と楽に抜けることができる。



ここをまっすぐ抜けた後、一瞬だけ減速。ケツをすべらせぎみに右コーナーを抜ける

前の右コーナーでのドリフトで進入角度を合わせ、最後の右カーブを一直線に突っ切ろう

MOUNTAIN

上級コース

目標タイム:1分13秒～14秒台前半
目標順位:1位

1位をキープするかがポイント

この上級コースでは、中盤で1位になれてしまうので、あとはいかに敵車に抜かれないように、1位をキープするかが重要となってくる。引き離すことなどあまり考えないように、無理をしない安定した走りを心掛けよう。コースの全体的な特徴としては、道幅が細く曲がりくねっており、コーナーでは早めに切り込むのがポイント。下のコースマップを参考に、コースのラインを覚えるといいだろう。

このコースで1位を取れないと超上級コースに進めないなんとか逃げ切りたいところだ

コーナー、ちょっとした

スタート後のゆるい左コーナーを抜けたら、短い直線の後に左、右と続くコーナーが見えてくる。まず道の真ん中から軽めに左側へ切り込み、次の右のインが近づいたら即右に切る。この時車体が少し外側にすべってしまうので、左に戻って体勢を立て直そう。この後真ん中よりやや左側を走るようにし、トンネルまでのゆるいコーナーで敵車を追い抜こう。

このあたりから軽く右に切って進入。できるだけすべらせないように注意したい

コーナーが左、右と

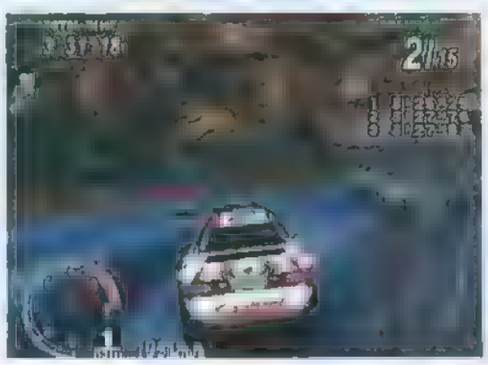
トンネルを通過すると、左、右と続くコーナーに突入する。真ん中からやや右を走ってトンネルに進入、抜けたら即減速、目一杯に左に切ってインに。そしてすぐに目一杯に右に戻して加速し、車を左に寄せると次の右コーナーの外側になる。右コーナーは石橋に入る直前くらいから減速、同時に右に切り込んでインに入る。ここでも目一杯左に切って軌道修正してやらなければならない。この後、すぐに左コーナーがあるのだが、少し減速した後に切り込とスムーズに曲がれる。

減速と切り込むタイミングが早すぎると、岩山にぶつかってしまう　あせらぬよう注意た

のダートに乗らない

上級コース前半の最大の難関であるこのヘアピン。ここでは早めに減速してインに切り込むのがポイントとなる。ＡＴ車なら80km位、ＭＴ車なら１速まで落とし、眼下の前に直線が見える少し前位から、左に切って戻しながら加速する。ちゃんと減速しないとアウトにふくらんで、バンク状になったダートに乗り上げてしまう。後ろには敵車がいるので、安定した走りで抜かせないように心掛けよう。

ヘアピンが見えてきたら、すぐスピードを落とす準備をしておこう



イン側は絶対死守しよう　一番敵車に抜かれやすいポイントだからだ

すぎぬよう軽く

この長い左コーナーは、チェックポイントをアウトから通過と同時に減速し、左に切り始める。切り込みすぎると壁に接触してしまうので、あまり内側に傾きすぎないよう何度も細かく左に切って調節する。直線が見えかかる位から加速して、細かいハンドリングさばきで体勢を立て直そう。その後の左コーナーは軽く切るだけで、減速なしで抜けられる。

できるだけ車の向きを傾けないようにして走るそうすることで車のスピードを落とさないのだ

[illegible]はフルアクセルで突[illegible]

前のコーナーから市街地に入るまでの直線あたりで、1位の敵車を右側から抜いてトップに躍り出る。そのまま右側に寄せておいて、市街地に入る左コーナーのインに切り込む。最初の左コーナーの後、立て続けに右、左と小刻みなコーナーが続く。左コーナーを曲がり切ったら速攻で右に切り、さらに速攻で左に、というように早め早めに対応すれば、減速なしでスムースに突破できる。左右の操作だけなので比較的楽に抜けられるはずだ。危なくなったら減速してもいいだろう。

市街地が見えてきたらコースの右側に車を寄せてコーナーに備える。

市街地に入ると小さいコーナーが現われる　少し減速したほうが確実に走れる

[illegible]道、あとはアクセル[illegible]

チェックポイントの後、右コーナーからゆるめの左コーナーが2つ続き市街地を抜ける。最初の右コーナーは、チェックポイントを抜けたら一瞬減速、右に切り込む。曲がり切るところで、フルアクセルのまま即左に、この時あまり切りすぎないようにすること。そして次の左までの短い直線で、車をミドルラインに持っていき、左コーナーのインに入る。

ここの坂道も基本のアウト・イン・アウトで抜けるが、体勢が不安定な時は、素直に減速

り上げないよう早めに

いよいよ終盤、キツめのコーナーが続く。抜かれずにトップで逃げ切るために、多少遅くてもミスしないように曲がることが重要になってくる。ここで注意したいのは、道の両側にあるダート。曲がっている途中に乗り上げると、スリップして思いきり減速してしまう。コーナーが見えたらアウトから少し早めに切り込んで減速し、すぐに加速。車体を横にすべらせながら目一杯左に切って立て直す。

後半の難関の１つ目、右コーナー。ダートに乗り上げるとコントロールを失ってしまう

ーナー、若干引き付

最後の難関といえる左へのコーナー。あまりに急なため、きっちり減速しないとすぐにダートに乗り上げてしまう。ここはアウトから入るより、真ん中よりインよりのラインから切り込んだほうがいい。タイミングはナビゲーターの声が消えた瞬間に減速して切り初め、カーブの中間くらいで逆に切って立て直す。前に直線が見えるかな、というところから加速していくといいだろう。

このコーナーでもダートに乗り上げず、舗装路の上をキープして走る必要がある

LAKE SIDE

超上級コース

目標タイム：1分15秒台
目標順位：1位

[illegible]りで1位をキープせ[illegible]

このコースは道幅が非常にせまく、急なコーナーが連続するため、一度追い抜かれると巻き返すのが非常に困難だ。全速で走ることができるのは、前半、中盤、後半、ゴール前にそれぞれ存在する、4ヵ所の直線だけ。あとは170～180km、3速でドリフトを多用した走りが基本となる。

走行速度は3速が基本。的確な減速とハンドルさばきが要求される超テクニカルなコースだ

後、速度は少し抑え

前半は急激なコーナーが小刻みに連続する。図のⒶ、Ⓑ、Ⓒはセットと考え、一気に走り抜くように。スタートしたら、まず最初の右コーナーに進入。早いタイミングで、一瞬だけ減速して切り込む。この時、最高速で突っ込むと、曲がるときに減速しても外側の壁に当たってしまうので注意しよう。曲がり切ったら即減速して左コーナーへ。この後すぐに左コーナーがあるので、あまりタイヤをすべらせないように心掛けよう。

最初の右コーナーはこのあたりの位置から一瞬だけ減速し、インに切り込むといいだろう

右のコーナーを抜けたら、速攻で減速。アウトからインに思いきり切り込もう。

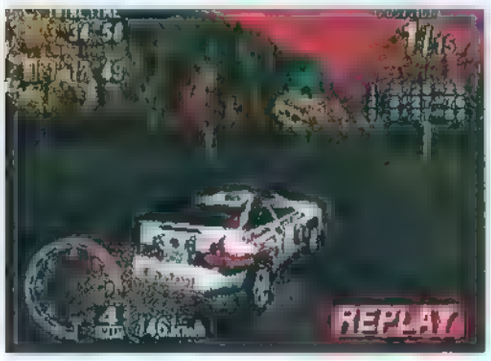
コーナー、減速は

前の左コーナーを抜けると、車体はアウトにふくらんでいるはず。次の左コーナーは少し大きめに減速して、急角度に切り込もう。前の２つのコーナーでミスをしてなければ、110km位まで落としても敵車は追い抜けないはず。曲がり切るとややアウトにそれるが、次の右コーナーまでの短い直線があるので、車の向きを安定させつつ道の左側に寄せよう。直線後の右コーナーは、アウトから若干早めのタイミングでインへと切り込む。減速はハンドルを右に切ると同時におこない、すぐに加速。するとタイヤがすべり出す。タイヤがすべってもまっすぐ立て直さず、車の向きをやや右に向けるよう調節すると、この次の右コーナーに進入しやすくなる。

この右コーナーでは早いタイミングでの減速がポイント。すくに加速してタイヤをすべらせて曲がる。

ナーから休む間もなく

前の右コーナーを曲がり切ったところで、減速と同時に次の右コーナーのインへと切り込む。前の右コーナーで、車の向きをうまく調節できていれば、インにぴったりくっついたままスムースに曲がれるだろう。ここを抜けるとすぐに急な左コーナーに突入する。あわてて切り込むとイン側の壁に当たるので、前のコーナーを曲がり切った位から減速して切り込む。コーナーの中間あたりから徐々に加速し、抜けるころにはアクセル全開に。

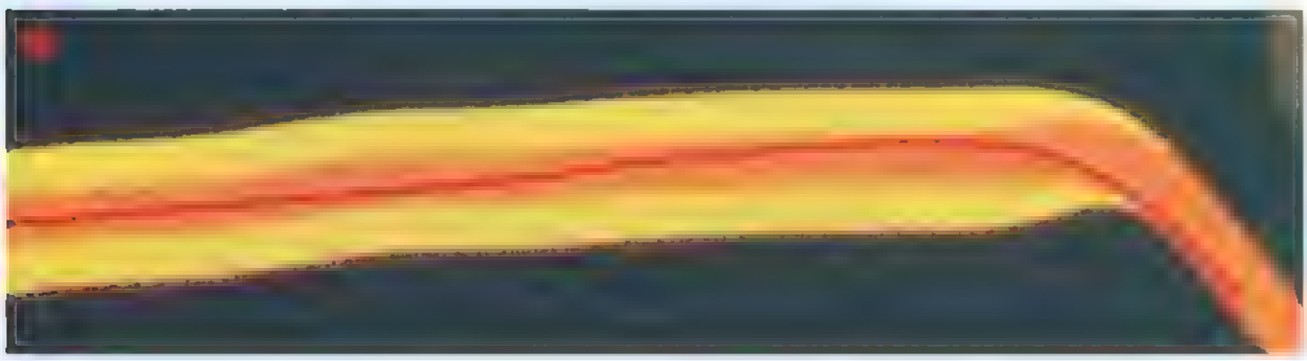


この角度で切り込むと、次の左コーナーにスムースにつながる。その後は長い直線だ

引き離せる重要ポイ

かなり長い直線。全速で走り抜けられるので、後続の敵車を一気に引き離せる。敵車に抜かれていても、距離がそんなに離されていなければ、再びトップに返り咲くチャンスだ。ただひとつ注意したいのは、この直線にはジャンプが３つ存在すること。まっすぐ走るように注意しなければ、タイヤを取られて変な方向へ、何てこともある。直線の後の右コーナーは、直線で車を左側に寄せておいて、３つめのジャンプのあと、少し間をあけて大きめに減速し、インに切り込む。

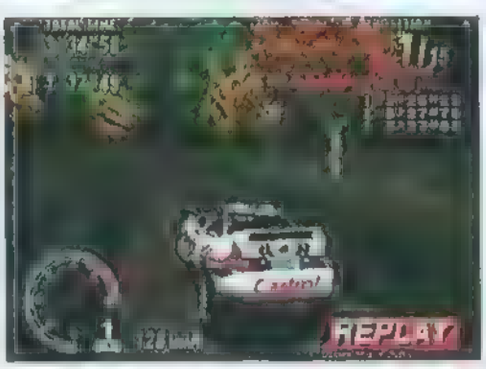
芝の上に乗っても減速しないので、左側を走って次の右コーナーへの進入角度をやわらげる手もある



[illegible]ようしっかり減速

前の直線で敵車を引き離したとしても、この左コーナーでミスってしまっては意味がない。左コーナーの後は直線なので、ここはきっちり減速して、確実に曲がったほうがいいだろう。基本的にはアウトから減速しながらインに切り込んで、コーナー中間あたりから加速していくといった感じ。瞬間的に100km位まで速度が落ちても問題なしだ。

このあたりの位置から減速してインに切り込む。左に目一杯ハンドルを切ってやろう



コーナー中間あたりから徐々に加速していこう。コーナーを抜けたらアクセル全開に。

直線では車を左に寄せてまっすぐ走り、そのまま次の左コーナーに切り込んでいく

[illegible]し&追い抜きホイ

前のコーナーで多少のミスがあって追い越されても、この直線で巻き返すことができるだろう。また、前のコーナリングがうまくいっていれば、さらに敵車を引き離すことができる。前の左コーナーを抜けたら即フルアクセルで道の右側に寄せ、ハンドルを切らずにジャンプ。そのままアウトから次の左コーナーに進入する。早めに減速しておいてコーナー中間で加速。曲がり切ったら、すぐに車を左に寄せておこう。

[illegible]に続く急激なコーナー

前の左コーナーを抜けたら車を道の左に寄せて、右コーナーのインに突入する。減速のポイントは以下のとおり。次の左コーナーへの進入がつらくなるので、曲がり切った後にハンドルを左に切り、きっちりと車体のすべりを立て直しておこう。ここをアウト・イン・アウトで抜けたら、そのまま道の左側を走り、右コーナーに切り込む。コーナーに差し掛かるところで、フルブレーキで目一杯ハンドルを右に切って、コーナー中間から目一杯左に切りながら徐々に加速する。

2番目の急激な右コーナーでは、フルブレーキで目一杯右にハンドルを切る。コーナーに入ったらすぐに加速

[illegible]るい左コーナー

図Gのコーナーの後、すぐに左コーナーに入る。前のコーナーを曲がり切ったらすぐにまた減速、同時に左へと切り込む。コーナー中間あたりから徐々に加速していき、フルスピードで短い直線に。直線の後、ゆるやかなコーナーに入る。ここは一瞬だけ減速すればフルアクセルでスムースに曲がることができる。ただし道幅がせまいため、左右の壁に当たってしまうことがあるので注意。コーナーを抜けると長めの直線が続く。敵車を追い抜くか、引き離すかの最後のチャンスだ。

道幅が非常にせまい　壁に当たると速度が激減するので注意

その1、ジャンプ

いよいよ終盤。右、左と曲がりくねったコーナーだ。まず右コーナーは、前の直線の終わりにあるジャンプの、着地後に速攻で減速して切り込む。すぐに加速してタイヤをすべらせ、左コーナーに差し掛かるところで目一杯左に切り、減速する。コーナー中間で加速して、抜けたらハンドルを右に切って立て直し、道の左側に車を寄せる。ここで抜かれるともう巻き返せないので、確実に曲がろう。

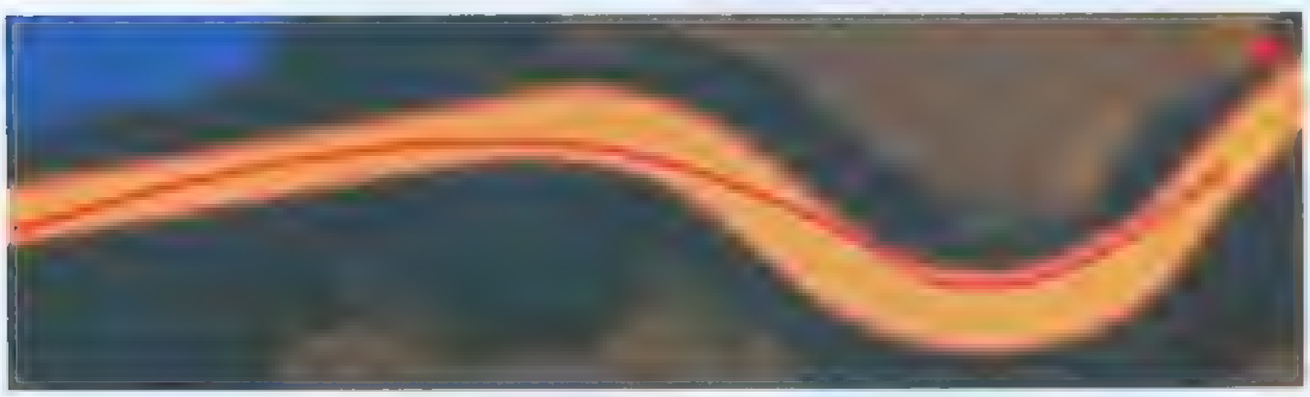
この直線の終わりにあるジャンプの、着地と同時に減速して、ハンドルを切り始めよう。

2つ目の左コーナーは、大体このあたりから加速していくといい感じ

もなく、最終

最初の右コーナーは早めに切り込み、同時に減速。そして減速したまま左のコーナーに切り込むのだが、前のコーナーを抜けた後にすぐ切り込むと、イン側の柵に当たってしまう。ほんの少しだけ左に切るタイミングを遅らせればいいだろう。左コーナーに差し掛かったところから、徐々に加速していき、コーナーを抜けるところで、目一杯ハンドルを右に切って軌道修正。あとはフルアクセルでフィニッシュで逃げ切ろう。

最初の右コーナーを抜けたところ。あと一瞬待って左コーナーに切り込んでいく。減速も忘れずに



MARTINI RACING
MARTINI
ERG
CECOMP

攻略編②

タイムアタックモード

TIME ATTACK

初級コース

基礎しのコースだ

『セガラリー』のドライビングの基本を押さえるためにも重要な初級コース。コースマップを見れば分かる通り、キツいコーナーは一切ない。ただし、ラリーをモチーフにしているだけあり、これまでのレースゲームのドライビングテクニックはあまり通用しない。初級といえど、ナメてかからないように。ほとんどアクセル全開の初級コース。1周目を55秒台で走り、残り2周をミスすることがなければトータル2分44秒台を切れるハズ。

目標タイム…1ラップ53秒台

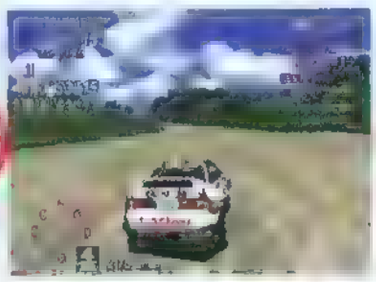
トータル　2分43秒台

[redacted]にコーナーを曲がる

スタート直後はスムーズに4速までシフトアップし、右コーナーの前にイン側に寄る。フェンスが気になるが大胆に攻めよう。その後、少しずつ左に寄せていき、左コーナーのイン側を走れるようにする。このイン側は逆バンクになっている。バンクに乗り過ぎると跳ねてしまうので、イン側ギリギリではなく、ほんの少しバンクに乗り上げる感じで走ろう。

さてスタートだ。まずは落ちついてシフトアップして、トップスピードにもっていく

ラインを右に寄せ、フェンスに沿って走る。



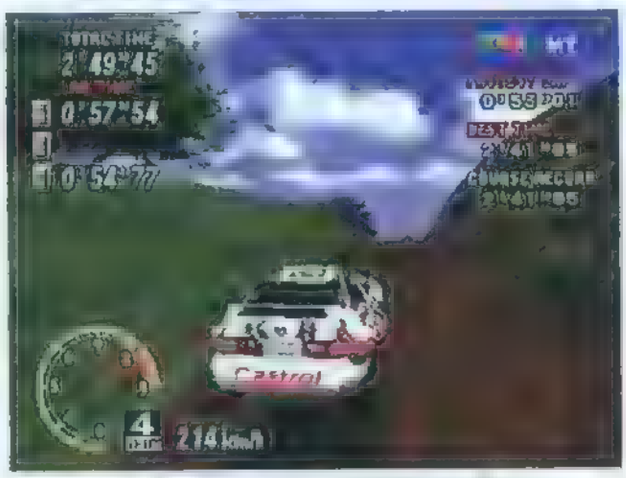
この辺りで道の中央に移動し、進入準備をする。

バンクに少し乗り上げる感じのラインに進入する

[redacted]ーナーと2連ジャン[redacted]

前の左コーナーを抜けると、少しキツい右コーナーが現れる。コーナーの少し手前で車をスライドさせ、インからアウトに抜けろ。スライドはほんの少しでいい。その後のストレートは中央からやや右に寄せ、2連ジャンプに備える。ジャンプのコツは、ジャンプ台に対して真っ直ぐ垂直にジャンプし、バランスを崩さないこと。ジャンプのすぐ後の右コーナーは、バンクに乗るとジャンプする。アウトに跳びすぎないようコントロールする。

少しのスライドでコーナーのインを走るように

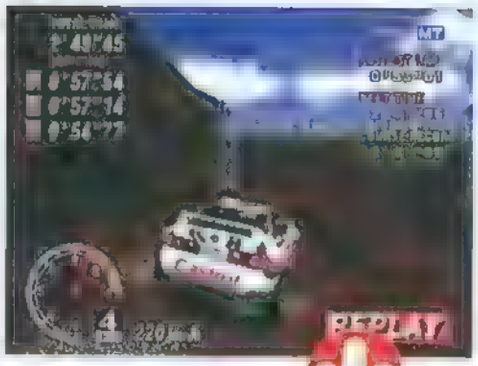


こんなに斜めにジャンプしたら失敗たと思え

ラインを中央くらいにしてインからアウトに

前半の難コーナー

チェックポイントを過ぎると現れる２つのコーナーは間隔が短く、複合コーナーと考えた方がいい。コース前半の難所だ。　最初のコーナーはアウトから進入し、スライドさせてインに切り込む。大きな弧を描くようなイメージで、カウンターを当てながら走ろう。アウト側の壁にぶつからないように注意しながら、次のコーナーとの間もスライドさせながら通過するといい。２つ目の右コーナーはアウト側から進入することになるので、かなり楽に通過できる。ただし、ハンドルを切り過ぎてイン側の壁にぶつからないように。そのままインをキープしていく。



アウトギリギリから進入。左側の壁に当たらないように

スライトは1回て2つのコーナーを抜けていく

危険な３連ジャンプ

前のコーナーから右側を通って、そのまま３連ジャンプを通過する。中央でジャンプするとバランスを崩す恐れがあり、直後の左コーナーにも対応しにくいためだ。ジャンプ後は左に切り込んでコーナーを抜け、アウト側にラインを取り、その後のクランクに備えておく。クランクはなるべく直線的に抜けるたい。左へハンドルを切り過ぎないようにアウトから進入して、右にほんの少しハンドルを戻すような感じで抜ける。タイミング勝負だ。

ラインが中央だと、次の左コーナーがツラい

なるべく右側のラインで、ジャンプ台をクリアする

着地と同時にハンドルは左にほんの少していい

そのままラインを左に寄せていけばOKだ

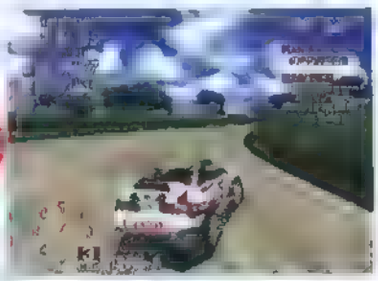
[redacted]の難関ロングイージー

初級コース最大の難関だ。非常に長い右コーナーのため、切り込む、加速するタイミングが慣れるまではつかみにくい。

実際の走り方だが、前のクランクを抜けたらアウト側ギリギリ、斜面の上を走ってコーナーに備える。ロングイージーの表示が出たら、一拍置いて3速にシフトダウン、スライドさせて徐々にインに切り込んでいく。この時、なるべくイン側にへばりついておきたい。160kmぐらいを保持しておきたい。ふくらみ過ぎに注意して道幅いっぱいを有効に使って、アウト側ギリギリまで体勢を整え、4速にシフトアップさせてストレートを立ち上げていこう。

左側の芝生になっている逆バンクの上を走っていく。

この辺りでインに切り込むと同時にギアを3速に落とす。



フロントとインの壁ギリギリまで寄せ、アウトに抜ける

コーナーの出口、アウトいっぱいに達したら、4速にシフトアップ、加速させていく。

コールまでにインに寄っておく　たたし、途中からフェンスが現れるので、寄るのもほどほどに。

これだけは知っておこう　必須テクニック・ドリフト入門

『セガラリー』で最も重要なテクニックの1つがドリフトだ。ドリフトの基本は、コーナーの手前で減速し曲がる方向にハンドルを切り込む。その瞬間にアクセルを戻すとテールが滑るので、カウンターを当てて体勢を立て直しながら抜ける。減速はブレーキ、シフトの2種類の方法がある。場合によって使い分けよう。

基本的なテクニックだが、セガラリー』では最重要テクニックである

TIME ATTACK

中級コース

難しいテクニカルコース

コース全体に難しいコーナーが多数存在するテクニカルコース。舗装路とダートが適当に混在しているのも特徴だ。

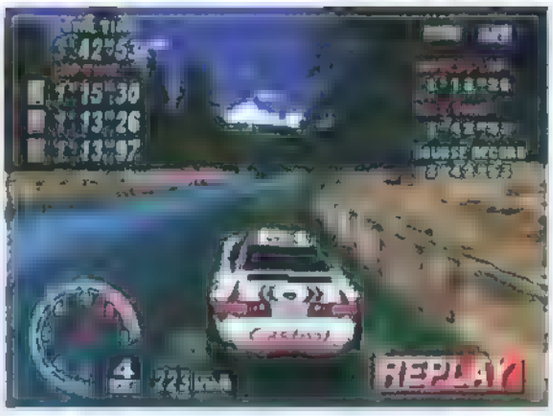
この中級ではコースマップを参考にしながら何回か走り、コース全体を完全に頭に入れておくことが大切。突然現れる急なコーナーに対応しにくいからだ。感覚的に覚えておけば、なんとかなる場合も多い。

最初の一周を１分16～17秒台、残り２周を１分15秒台で走れれば合格ラインだ。

目標タイム…１ラップ　１分14秒台
トータル　３分46秒台

最初の区間は直線的に

スタート直後はごくゆるく左右に曲がりくねっているが、ほぼ直線的に走ることができる。芝生の上を走ってもスピードは落ちないので、テンポよくシフトアップしながら、トップスピードへもっていこう。ただし、単純に真っ直ぐ走っていると左のフェンス、右の土手にぶつかる。ハンドルを切りすぎないように注意しながらギリギリを通過する。

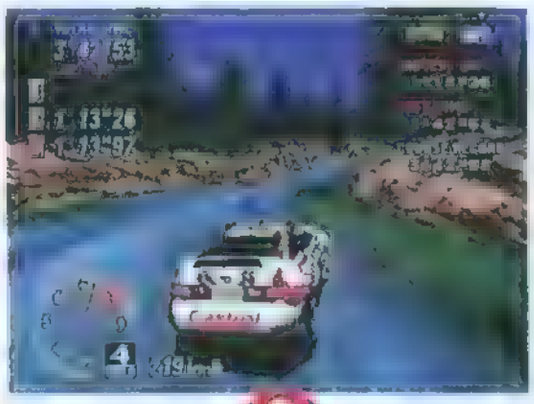


芝生の上でも、ちゃんと加速はする。直線的に走って、順次シフトアップしていくこと

緩く長い左右のコーナー

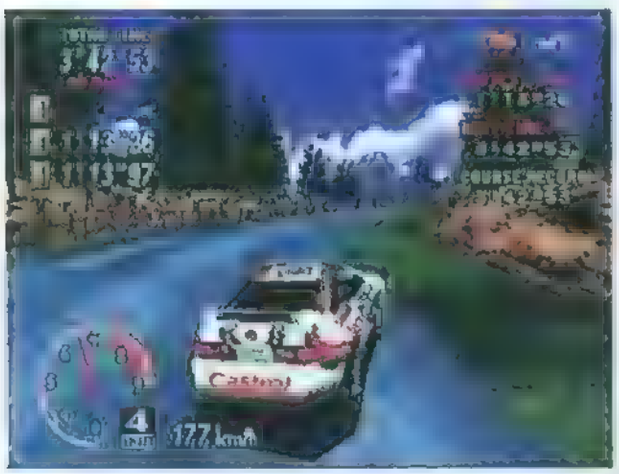
緩く長い右コーナーが２つ続く。最初のメッセージが現れたら、道の中央からゆっくりハンドルを切り、インにつけながらスピードをキープしつつ曲がる。次のメッセージが現れる前に少しアウト側に出て走り、次の右コーナーに備えておく。メッセージが現れたらインに切り込んでいく。スライドさせてもいいが、スピード重視なら大きく曲がるようにイン側の芝生に入り、さらにハンドルを切り込んで強引に車の向きを変えてしまおう。その後、アウトに膨らむようにハンドルを戻しながら左コーナーのインにつける。

この左コーナーは壁ギリギリのインベタで走る。ここまでは基本的にグリップ走行で。



少しずつハンドルを切り、右に車を寄せていく

インベタギリギリまで寄せる。芝生の上でも構わない

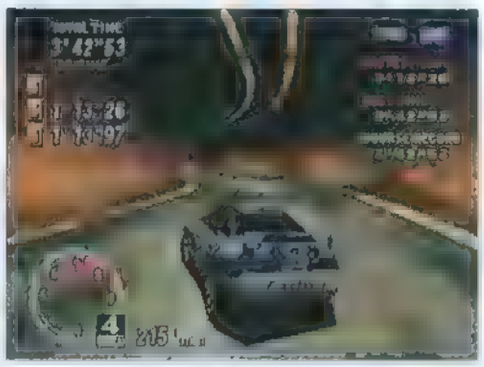


フロントがイン側の芝生に入るくらいに切り込み、スライドさせてアウトに膨らんでいく

早めに立ち上げたら、左の壁スレスレに走る。トンネル進入まで我慢しておく

[illegible]が怖いトンネル

チェックポイントを通過すると、最初で最後のトンネルに入っていく。このトンネル内には少しキツい左コーナーが待っている。この左コーナーはグリップ走行では抜けることはできないので、少しスライドさせてやる必要がある。トンネルに入った時は道の中央を走っているので、少しずつアウトに寄せていく。コーナーが近づいたら早めにハンドルを切ってスライドさせたらインの壁ギリギリを走り抜け、ハンドルを戻しながらアウトに膨らんで加速していく。200km以下にならないように注意したい。慣れないうちは、ほんの少しブレーキングしてスライドさせれば安全に抜けられる。



アウト・イン・アウトで。切り返しだけでスライドを

コーナー自体は簡単だが、周りの壁の方が怖い

[illegible]にはシフトダウン

トンネルを出た後すぐに右へ少し曲がると左、右とコーナーが連続する。ここで初めてのシフトダウンが必要となる。

最初の左コーナーはアウトいっぱいからインに切り込み、2速まで落としてスライドさせる。イン側のダートに少し乗る感じでコーナーを抜け、アウトのダートに乗るまで膨らんで4速に戻す。ここはコース幅をダートいっぱいまで使って抜けていく。

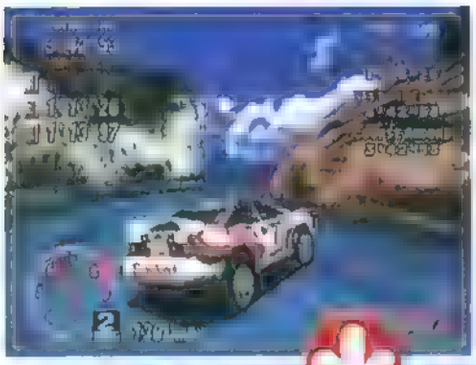
アウトいっぱいから進入、2速に落とす。早く体勢を整えないと、右コーナーがツラい

4速に戻したらラインを中央に戻し、次の右コーナーに備える。やや早めに右に切り込んだら再度2速に落とし、スライドさせてドリフトしながらインベタを走って、ハンドルを戻しながらアウトに滑らせていく。ここでもイン側のダートに入って抜けていこう。道の中央ぐらいになったら4速に戻す。

イン側のダートに進入。ベッタリと張りついておく

アウトに膨らみ過ぎると、ケツが左の壁に当たる

ンはコース１番の



急いで2速にシフトダウンし、ハンドルを右に切る

トリフトして一気に曲がるカウンターを当てながら…

右側に車を寄せたら、3、4速とシフトアップ

チェックポイントを通過して短い直線で加速した後に続くヘアピン。かなりキツいが、2速まで落とせば楽にクリアできる。

まずアウト側で走りチェックポイントを通過したら、少し走って2速に落とす。同時にインに切り込み、イン側のダートに乗る感じでドリフトしながら抜ける。アクセルは全開もままだ。アウトに膨らみすぎて外側の芝生に入ったら失敗と思っていい。

ヘアピンを抜けたら3、4速と上げていくが、すぐ後にキツい左コーナーが待つ。ここでまた3速に落とし、ハンドルを切り込みインをキープする。車が左に向きすぎる場合があるので、急いでハンドルを右に切る。

3速に落としてスライド、イン側の壁をカスめるようにしながらアウトへ。すぐにカウンターを

複合コーナー

ゴール前はゆるい右コーナーに見えるが、実は複合コーナーになっており、トップスピードでは抜けられない。

最初の右→左→右の小さなコーナーは1つの右コーナーとして考える。インから入り、左の壁スレスレを通って再びインにつける。その後は少しアウトに寄せ、次のキツい右コーナーに入っていく。右コーナーへは徐々にハンドルを切りながらイン側にスライドさせ、アウトに抜けたら急いで体勢を整え、最後のストレートで少しでも加速できるようなラインにもっていく。

大きくコーナーに入って、1回のスライドで抜ける

コーナー出口のフェンスに注意して立て直しを図る

TIME ATTACK

上級コース

ミスがタイムロスに

上級コースは前２つのコースと比べると、道幅が非常に狭い。これまでと同じような考えでは、うまくコーナーを曲がることもできない。上級コースでは的確なハンドリングとシフトチェンジ。そして、走行ラインの確立が非常に大切になってくる。また、迫ってくるような壁のプレッシャーもかなりのものがある。強い忍耐力も必要だ。

ここはトータルで３分24秒以下で。一周目は１分11秒ぐらいが目標だ。

目標タイム…１ラップ　１分８秒台
トータル　３分24秒台

小さなコーナーを攻

スタート直後は特に難しくないが、左右の小さなコーナーを曲がりながらシフトアップしていくことになる。インからアウト、アウトからインを通りながら、最少限度のハンドリングで加速の妨げにならないように。

次々と現れるコーナーを、少ないハンドリングで済ます。

コーナーの前でしっかり減

チェックポイントを通過するとすぐにキツい左から右への連続コーナーに突入するが、ここではシフト操作だけで抜ける。最初の左は2速に落として曲がる。まず短いトンネルを出た直後にハンドルを切り2速へシフトダウン。ハンドルは思い切りきって曲がろう。切りすぎるとテールが必要以上に振られるので注意する。ドリフトしながらインからアウトに抜け、加速して3速にシフトアップする。アクセルは全開のままだ。

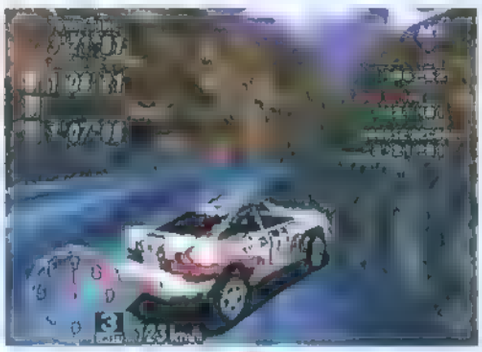
たいたいこの辺りで2速にシフトダウンしておく

同時にハンドルを左へ。できるだけ多めにハンドルは切ろう

アクセル全開で曲がり、早めに高い速度をキープする

シフト操作が忙しくなる

キツい左コーナーを抜けるとすぐに右コーナーが現れる。前の左コーナーをクリアしたら急いで車を左に寄せて右コーナーに備える。そしてハンドルを右に切りつつまた2速に落とす。この間隔は非常に短いので、シフト操作やハンドリングが忙しい。急いでミスするより、落ちついて確実な操作を心掛ける。ハンドルを右に切って車をスライドさせたらキッチリとインをキープして、カウンターを当てながら、続くゆるい左コーナーのインへ抜ける。この左コーナーのインベタを走り抜けたらそのまま左側を走り、4速までシフトアップ、加速していく。ここまでアクセルは基本的に全開で。減速はシフト操作のみで行う。



アウトに寄せたら少し強引にインに切り込んでいく

続く左コーナーはインヘタをシフトアップしながら

10キツーいヘアピン攻略

上級コースで一番、というより『セガラリー』のコース中で最大の難関ともいえるこのヘアピン。クリア方法を完全に確立しないと曲がることさえ難しいコーナーだ。

前のコーナーから左にラインをとっているので、そのまま左から進入する。ヘアピンのメッセージが出たら一気に1速までシフトダウン、同時に思い切りハンドルを右に切って一気にテールを滑らせて方向転換する。減速はシフト操作のみで行う。ブレーキは基本的になしだ。アウトの芝生まで膨らんだら完全に失敗。失敗することが多いコーナーなので何回も練習し、シフトダウン、ハンドリングのタイミングを覚えよう。

シフト操作の場合、制動に時間がかかることを考慮する

すぐに目の前が開けるので、体勢を整えて直進する

11左コーナーへの布石

ヘアピンを抜けたら徐々に左に車を寄せながら2、3、4速へシフトアップして加速していく。この時、あせってシフトアップしがちだが、落ちついてタコメーターを確認し、7000回転オーバーでシフトアップしていくことが大事だ。せっかくヘアピンをうまくクリアしても、加速が悪ければ結局はタイムロスとなる。注意しておこう。

チェックポイントを通過して左コーナーへ進入するが、ここは中途半端にキツく、長いコーナーとなっている。ここは道幅が狭くなる辺りで2速にシフトダウン。同時にハンドルを左に切り込み、すぐにカウンターを当ててドリフトしながらインベタをキープして抜ける。コーナーの途中で3速にアップし、徐々に膨らんで車を安定させて加速していく。150km弱で抜けられればいいが、実際には140km以下くらいになるハズだ。

シフトアップはゆっくりでOK。落ちついていこう

この辺で2速に落とす。自分なりの減速場所を作れ。

すぐにカウンターを当てながらインをキープ

タコメーターに注意して3速に上げて立ち上げる

[redacted]の狭いコーナーに注意

街中の前半は左コーナーが続く
敢えて基本は無視

大きく弧を描くようなラインを
思い浮かべながら…

一つの大きなコーナーのつもり
でクリアしていく

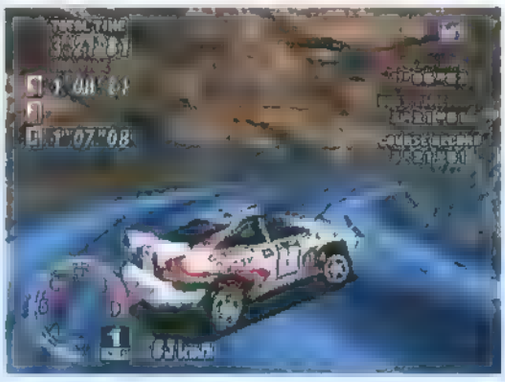
大きくてキツいコーナーはないが、小さなコーナーが連続して襲ってくる街中。コーナーとコーナーの間はかなり短く、道幅も狭くエスケープゾーンもないので、壁に激突する可能性も高い区間だ。

ここは道幅いっぱいを使って大きく曲がり、少ないハンドリングでなるべく直線的に走れるラインを作る。チェックポイント前の左コーナーまではグリップ走行で大丈夫。車を滑らせるようなキツいコーナーはない。逆に焦ってコーナーごとに小さくハンドルを切っていると、必要以上に車が左右に振られて対応できなくなり、壁にぶつかる確率も高くなる。トップスピード近くで走るなら、あえてコーナーのインをつく走りではなく、スピードを落とさないラインを知ることが大事になる。

ここてスライトは禁物　狭い道で下手に左右に降られるし、スピードも落ちる。いいことなし

ＡＴ車でコースを徹底的に研究しよう

この上級コースは、第一にコーナーの場所、減速ポイント、走行ラインなど、自分なりの攻略法を確立しておかなければタイム短縮は難しい。そのため、まずはＡＴ車でコースに慣れることをお勧めする。シフト操作はできないが、減速ポイントやラインの確立には充分に対応できる。充分に走り込んだらＭＴ車に交換、ラインとシフト操作を融合させていこう。

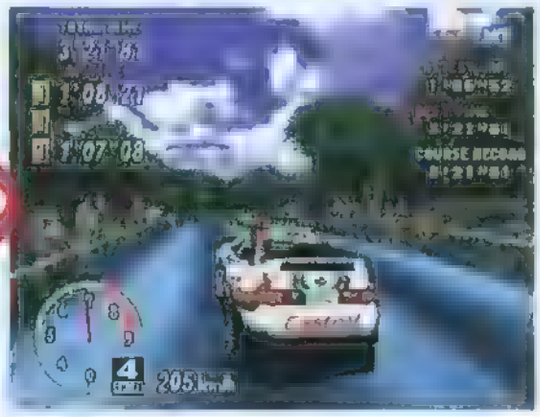


ＡＴ車でも満足に走れないようでは、ＭＴ車ではまともに走ることもできないだろう

ごせないとツラい区

チェックポイントまではゆるい小さなコーナーだが、その後、街の出口まではグリップ走行では走れないコーナーがいくつか続く。このコーナー群はグリップ走行では無理。そのためドリフトさせて抜けていかなければならないが、コーナー同士の間隔が非常に狭いことは今までの街中のコーナー群と同じなので、いちいち体勢を整えるヒマがない。コーナーごとにスライドさせては面倒だし、対応できなくて壁に激突する可能性も高い。そのため、最初の左コーナーでドリフトさせ、その一発のドリフトを最後のコーナーまで維持して、大きく弧を描くようなラインで抜ける走り方が有効だ。

この左コーナーでドリフト開始。そのまま滑らせながら。

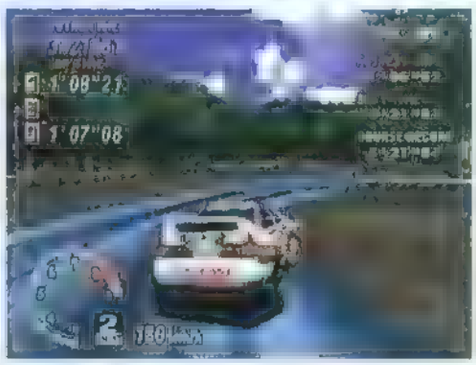


最後のコーナーまでクリアするタイミングが大事だ。

コーナーが２連発

街を出てしばらくすると現れる右コーナーと次の左コーナーは、タイム短縮の上でも大切なポイントなので、大事に走りたい。

まず、街の出口の２つの左コーナーを大きく１発のドリフトで抜け、ラインを左に取っておく。そのまま走って右コーナーが見えたら２速にシフトダウン、ハンドルを切り込んでドリフトさせながらインを走り、道幅いっぱいを使ってアウトに膨らんで抜けていく。ここでもアウト・イン・アウトは基本だ。道幅が広いので、少々大胆なコーナリングでも大丈夫。しかし、ここで注意しなければならないのは、周りのバンク状のエスケープゾーンに入らず、舗装された道の上のみを走ってコーナリングするということ。コーナリング中にここに入るとコントロールができなくなる可能性が高い。ドリフト中ならなおさらなので、細心の注意が必要となる。



左右のダートにドリフト中は絶対に入らないこと

アウトから進入。２速まで落としてインにつける。

ダートに入らないよう注意しながらドリフトして…

アウトいっぱいまで膨らむ。舗装路の上で済ませる。

[redacted]の難関、左コーナー

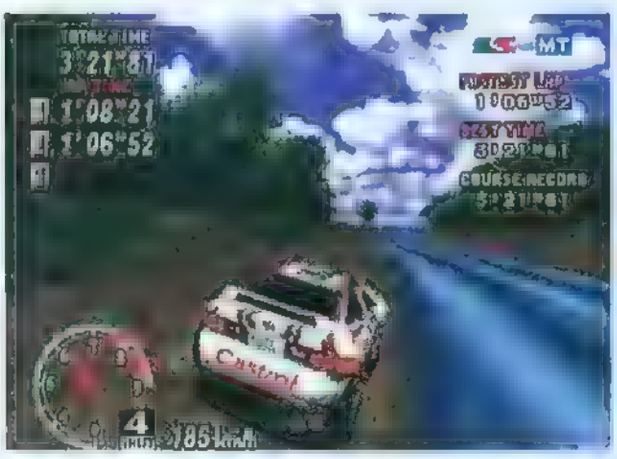
前の右コーナーを抜ければ、ゴールまでの難関は、ここの左コーナーのみとなる。難関といっても基本的には前の右コーナーと同じ方法で曲がれるので、最後だからと緊張しないで落ちついてクリアしたい。

ここもコーナーの基本、アウト・イン・アウトを使う。前の右コーナーを抜け、ラインを右に寄せておく。これでアウト側から進入する準備ができた訳だ。もちろん4速までシフトアップし、トップスピードには達しているハズ。そして2速にシフトダウンすると同時にハンドルを左に切り込み、ドリフトさせてインをキープする。この時いつものコーナリングよりも、ほんの少し深い位置からハンドルを切り始めるとうまくいく。ハンドルは必要以上に切りすぎないように注意する。前と同じく、ドリフト中は左右のバンク状のダートに入ってはいけない。しかし、車がまっすぐ向いていればコントロールを失うことはないので安心しよう。

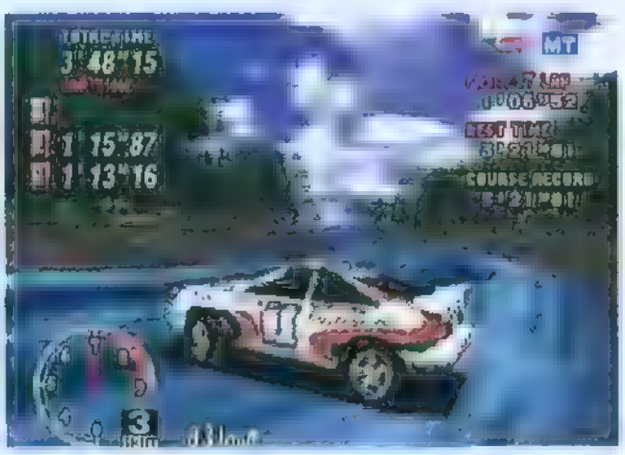
切り込むタイミングが難しいが、だいたいこの辺り

同時に減速。3速では無理なので、2速まで落とす

コーナーを出る頃に車は真っ直ぐになっているハズ。



車が真っ直ぐの場合は、左右のダートに入ってもコントロールを失うこともなく、加速もする。必要以上にハンドルを切らないように心がけよう



これがドリフト中だと、あっという間にコントロールを失って、ごらんの状態になってしまう。足場の悪い場所でのドリフトは自殺行為といえる。

[redacted]といよゴールは直前だ

最終コーナーの左コーナーを抜ければ、あとはゴールを残すのみ。しかし、最終コーナーで2速まで落としているので立ち上げが遅れると、そのままラップタイムに影響してくる。最後に小さな左コーナーがあるが、気にせず良い状態で加速していこう。

ここでミスする人はいないと思う。焦らないようにネ。

TIME ATTACK

超上級コース

正確な走行を心掛けよう

アーケード版ではチャンピオンシップの上級を1位になるか、隠しコマンドで出現させていた超上級コース。このコースを走りきるには、これまで培ったドライビングテクニックを総動員して立ち向かう必要がある。

コース全体はダートでコーナーが連続するため、絶えず減速、スライドさせていく必要があるが、グリップ走行できる場所を覚え、ロスタイムを極力減らしていこう。1周目を1分9秒台、トータルで3分17秒台を目安に。

目標タイム…1ラップ　1分6秒台

トータル　3分21秒台

[redacted]ーへのアプローチに[redacted]

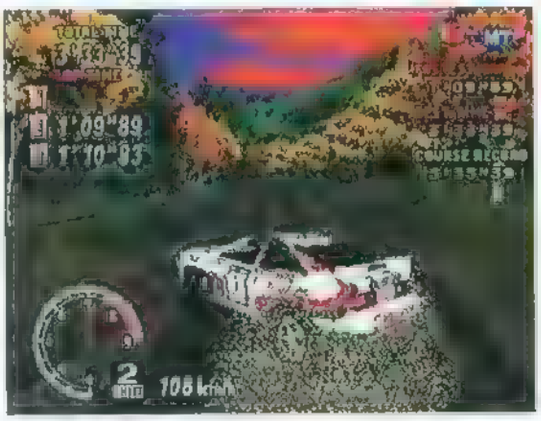
スタート直後は車を左に寄せ、最初の右コーナー進入の準備をしておく。ストレートの距離がかなり短いため、シフトアップしながらコーナーを走るのは少し難しいかもしれないが、良いタイムを出すには[redacted]ミスできない。

短いストレート中に、準備すべきことはたくさんある。

[redacted]し、確かなライン[redacted]

左寄りのラインを取ったら2速に落としてスライドさせ、アウト・イン・アウトで最初の右コーナーを抜ける。アクセルを少し緩めて体勢を整えたら次の左コーナーへ切り込む。スライドさせてアウト・イン・アウトでクリアする。さらに左コーナーが現れるので、コーナー進入前に再びアクセルを緩め、スライドさせてアウト・イン・アウトで抜ける。最後はアウトまで膨らませず、道の中央ぐらいのラインを取ると、次の右コーナーに進入しやすくなる。基本のアウト・イン・アウトと多めの減速で確実に抜けること。

ます2速に落としてスライド。続くコーナーに備える



ドライビングの基本。アウト・イン・アウトを忘れないように

[redacted]く３つの複合コー[redacted]

３つ続くコーナーのうち、最初の右コーナーは複合コーナーとなっている。ここの抜け方次第で、続く２つの成否が問われる。

まず、中央より少し左からコーナーに進入。2速にシフトダウンし、やや強引にインに入ったら少しスライドさせ、アウト・イン・アウトのラインで抜ける。そのまま次の右コーナーのインに入り、入ったところで少しアクセルを緩めてアウトに抜けていく。

さらに続く左コーナー。ここは早めに２速まで落としてインを走る。あまりスライドさせないようにしてアウトに抜けていく。

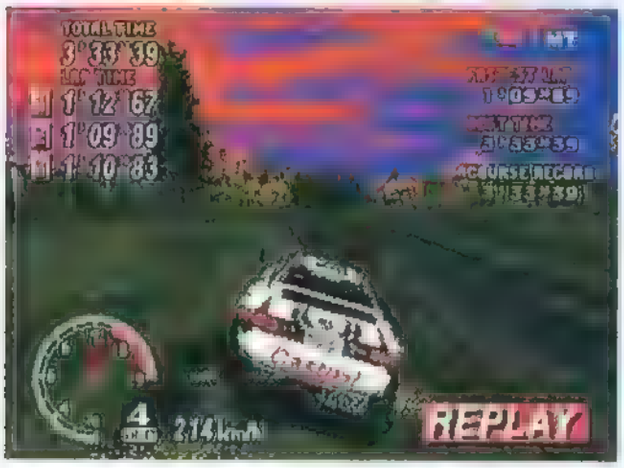
ここも３速で抜ける。安全策を取るなら２速でも構わない

そのままスライド、右コーナーにインから進入する

少し前から２速に。できるならグリップ走行で進もう。

[redacted]にトップスピード

左コーナーを抜けると、目の前に広がるのは長いストレート。この超上級コースで唯一、思いっきりとばせる場所だ。落ちたスピードを一気にトップまで加速させよう。ただし、何も考えないで走るのは愚の骨頂というもの。きちんと次の右コーナーへの進入を考え、左寄りにラインを取ることをおこたるな。走るのはダート上だが、斜面になっていない場所。走ってみれば分かるが、ちゃんと加速するのでキチンとシフトアップすること。



ダートに乗っても、速度はまったく落ちない

コーナーへの進入も楽になるのだ

ある程度の腕がないと走れない超上級は初心者お断り!?

この超上級コース、マップを見れば分かる通り、コーナーは多い、道幅は狭いエスケープゾーンはないなど、これまでのコースに比べて格段に難易度が高い。このコースに初心者がいきなり挑んだらどうなるか？　恐らくまともに走ることさえできないだろう。その意味でも、超上級は上級者のためのコースなのだ。少なくとも、ここまでの攻略で示した目標ラップをクリアできない人には超上級は難しすぎる。前の３つのコースでドライビングテクニックを磨いて、うまく走れるように練習しておこう。

エスケープゾーンがないので、一瞬のミスが即、全体のタイムに響く、過酷なコース

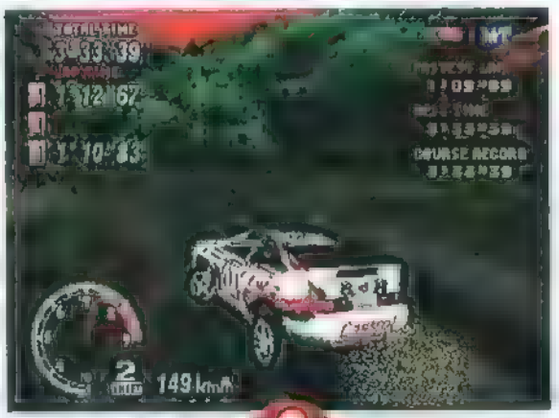
この高い難易度のコースを自由自在に走ることができるようになったらマスターレベル

[illegible]イトさせ過ぎに注意

ストレートの出口はややゆるやかな右コーナー。そこからキツめの左コーナーへと続く。この２つのコーナーも、ライン取りはアウト・イン・アウトが基本だ。

最初の右コーナーは左寄りから３速に落としてインに進入する。２速まで減速すれば、インに入るのも楽になる。そのままラインをアウトに寄せ、次の左コーナーに備える。なるべくスライドさせなしように押さえ込んで走ること。左コーナーへは可能なら４速で進入する。そのままインに切り込み2速に落とし、スライドさせてインからアウトに抜けていく。カウンターを当てて膨らみすぎに注意する。ここは減速ポイント、ラインの変更ポイントが重要になってくる。

きついコーナーが、さらに続いて現れる。ここでもグリップ走行では、まず走れないのだ



すぐにカウンターを当てインにつく。

インをキープしコーナリング

ジャンプ台に気をつけよう

コーナー群を抜けてのストレートは精神的にホッとするものだ。しかし、このストレートは短くジャンプが２回あるため、無計画で走るには危険が伴う。問題は２つ目のジャンプ。そのまま跳んでは次の左コーナーを曲がりきれなくなる。そのため、ジャンプする前にアクセルを緩めてコーナーに進入する。常に次のコーナーへの進入を考えて、ベストのスピードにしておく必要がある。

ここの２回目のジャンプをトップスピードで通過したら、次のコーナーへの進入は失敗と思え

最初の１回以上の減速は禁物

ストレート後に２つ続くコーナー。このコースでは連続コーナーが多いので、２つセットでコーナーのクリア方法を覚えておくといい。ただしイージーコーナーが少ないので、完全に方法を確立しなければならないが…。

この２つのコーナーは前のストレートで確実に減速し、アウト・イン・アウトのラインを守れば特に問題ない。クリアの成否は最初の左コーナーへの進入速度にかかっている。ストレートを全開で走ってきては後々まで響くので、確実に減速してアウトからインに切り込む。最初のコーナー出口辺りで再度減速し、次の右コーナーにアウトから入れるようにする。程々のスライドでクリアだ。

最初のコーナーは緩いが、次のために２速まで減速

このような緩いコーナーはスライドさせずに走りたい

やや強引に切り込む。減速のポイントを知ろう

スライドさせて走るラインを確立しておきたいもの

アウトに振られすぎないよう、多少は押さえ込む

前のストレートで減速、インへ

この辺りでアクセルオフ、コーナーへ

キチンと減速すれば、楽に曲がれる

●フ走行ではちょっとツラ

この長くて緩い左コーナー、きちんとグリップして走れるように見えるが、グリップ走行ではちょっと無理。多少はスライドさせる必要がある。その時、なるべく少ないスライドで、高いスピードで抜けたい。そのためアウトから切り込み、すぐにカウンターを当てて車をなるべく横にしないようにしながらスライドさせ、インをキープして抜ける。なるべく早く立ち上げて加速したい。

●から左へのコーナー

かなりキツいコーナーが右、左と短い間に続く、かなりの減速が必要な場所だ。ここはシフト操作だけでは減速が間に合わないのでブレーキも併用して、短い距離で減速していく必要がある。

最初の右コーナーは進入前、かなり手前から２速に減速、ブレーキを併用して急制動をかける。ここでの減速が足りないと、次の左コーナーが難しくなるので多めに減速、インに切り込んで３速にシフトアップ、アウトに立ち上げる。急制動でコントロールが難しいが、うまくカウンターを当てて対処する。次の左コーナーにはアウト側で２速にシフトダウン、イン寄りのラインをキープし、なるべくグリップするように心掛ける。

最初のコーナー進入で失敗すると、もうメチャクチャ。進入速度を低めにしておく必要がある

ギアを３速に落とし、コーナーを確実にクリアしたほうが、良いタイムにつながることも

抜けるシケイン

いよいよコース後半、最後の難関に差しかかる。最後はシケイン状の急コーナーが２か所、連続で現れる。後のシケインはともかく、前のシケインは結構厄介だ。

その最初のシケインだが、１つ目の右コーナーへの進入がポイントとなる。ここをなるべく左寄りにラインを取って進入する。進入する場合、右コーナーの前に多少の起伏がある。この起伏をポイントとして、その直前で２速までシフトダウン、減速したらすぐに３速に上げ、インをついてアウトに抜けていく。かなり手前でのシフトダウンだが、これ以上進むと左コーナーが曲がれない。インを走行中、再び２速に落としてスピードを殺したらハンドルを切り返し、左コーナーのインをスライドさせながら通過する。この時、スピードが高いと充分にインに寄れないおそれがある。アウトに抜ける時はカウンターを当てて車の方向を真っ直ぐにしてやり、コーナー出口での加速を助けてやる。

この辺りに起伏がある。そこを目印にするといい。

減速して進入したらすぐに３速で立ち上げる。

再び２速に減速。かなりキツいシケインなのだ

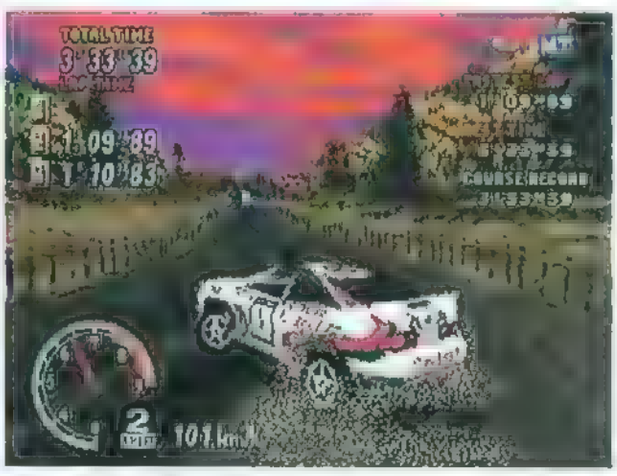
し、最終コー

超上級コース最後のコーナーだ。ここのシケインは直前のそれよりも走りやすい。なるべくスピードを殺さずに抜けよう。

ここでも基本はアウト・イン・アウト。左寄りにラインを取り、ハンドルを右に切り込んだらほんの少しだけアクセルオフ、コーナーのインをそのままのスピードで進入する。この右コーナーはグリップ走行で走れるだろう。心配な人は少しだけスライドさせ、左コーナー進入の準備のため、カウンターを当てて急いで体勢を立て直そう。

次の左コーナーも、それほどスピードを落とさないで抜けるが、多少の減速は必要となる。右コーナーを曲がった直後、左コーナーに進入するかなり前から３速にシフトダウン、減速してスライド走行に移りインに進入し、カウンターを当てて膨らみすぎるのを防ぐ。

最初はラインさえ注意すれば、少しの減速で走れる。



前のコーナーを抜けた直後３速に。確実にスライドさせてイン側に車を寄せる

インタビュー

藤本吉郎

1960年1月29日生まれ　大学時代からラリーを始め、1983年からの3年間に連続して神奈川県シリーズのチャンピオンとなる　以後国内のラリー最高峰で活躍　1994年には、トヨタのワークスドライバーに就任した

アーケード版に引き続きサターン版を監修した、現役ラリードライバーの藤本氏にその魅力を語ってもらった。

―― 今年は、日本人として初めてサファリラリーに優勝するなど十分満足のいく年だったのではないですか？

藤本　1994年にトヨタチームヨーロッパ（ＴＴＥ）にワークスドライバーとして加入し今年で二年目。一年目でＷＲＣのすごさをたっぷり経験したので、今年は事前の準備というか、精神的な余裕も多少違ってきました。サファリに関しても、十分に時間をとって練習や各種の準備をすることができたので好結果が出たんだと思っています。サファリに限らずラリーというのは総合力の勝負なんですよ。

自動車とドライバーとチームのサポート体制がいったいになったときに初めて勝ちにつながるわけで、サファリの優勝もそうした結果でしょう。僕自身としては、サファリの優勝をステップにして次の段階へ着実に進んでいきたいですね。常に前を見な

がらやっていますよ。

―― 今モータースポーツは、ブーム的な盛り上がりではなく、じわじわ浸透して着実にファンを増やしているようですが、モータースポーツの魅力、特にラリーの魅力はなんでしょうか？

藤本　そうですね、モータースポーツの一番の魅力は車を自分の手足のように操れるということでしょうか？　今のはドライバーとしての感想ですが、観客の方もスピードとか迫力は充分感じ取ってくれているでしょうし、それが魅力の一つだと思っています。ラリーに限っていえば、まずＦ１のようなサーキットレースと違い、走るコースや条件が随時変わるわけで、それに挑戦して攻略するというのが難しさであり、また魅力でもあるわけです。ラリーでは全くの自然の中を走っています。例えば、次は右にカーブしているのがわかっていても、どのぐらい曲っていて、どんなコース状況か、そこまでいってみなければわからない。前日に雨が降って大きな水たまりができたとしても、どれぐらいの深さなのかわからないわけです。そうしたコースを攻めていく楽しさというのが良いわけです。

プロも絶賛！本物の迫力と興奮

―― ということは体力、精神力の消耗は相当激しいのでは？

藤本　例えばサーキットレースで精神を集中しているのが１～２時間だとすれば、ラリーでは、８～９時間は集中しています。これは非常に過酷なことですよね。当然、肉体的な強化が重要で、ドライバーは個々の体力に合わせてトレーナーにプログラムを作ってもらい強化しています。ラリーでは体力、精神力、コースに俊敏に対応する能力などが求められますから、それだけに経験がものをいう世界であるかもしれません。

―― さてサファリ制覇の藤本さんが監修した今回のサターン版『セガラリー』ですが、すでに登場しているアーケード版から好きなユーザーの支持も得て、大きな期待を集めています。出来ばえのほうはどう思われますか？

藤本　はっきりいってラリードライバーもハマります。アーケードのものがサターンに登場するということを聞いたときは、どのようになるのだろうと思っていましたが、実際にサターン版をプレイしてみるとコースの状況や、ドリフトのフィーリングなどが、実際のドライビングに限りなく近いですね。僕自身も今回の監修に関しては、これまでの経験やデータ、微妙なフィーリングなど様々なアドバイスをしていますし、自分自身で考えていた以上のものになったと思っています。それと開発スタッフがインドネシアラリーに出向いて、練習走行の時間を使って実際にラリーカーに乗り、ラリーの走りを体験しているということも、本物の迫力や面白さにつながっている理由でしょうね。市販車に乗ってハンド

ルを握るのとは体感的に違いますから…。しかしゲーム中から伝わる感覚は本物のラリーに近いです。

―― よりリアルさが増すと初心者には難しいゲームになってしまうのでは？

藤本　確かに本物に近い感覚なので難しくなっていると思うかもしれませんが、難しいというよりも奥が深いということだと思いますね。何回も走っているうちに次々と新しい楽しみかたを発見するというように。これまでのレースゲームだと何回もやっているうちに先が読めてしまうことがよくあると思います。例えば次のコーナーは、このぐらいのスピードでこう曲ればいいというような…。しかし『セガラリー』ではそういうことは少なく、どんどん走りを追及してみたくなりますよ。

―― 一般の人がレースカーに乗ってレースをするという機会はあまりないですが、『セガラリー』で疑似体験することができるというわけですね。このゲームのおかげで本物のラリーのファンが増えそうですね？

藤本　ラリーの場合、非常に熱心なファンが多いんですが、Ｆ１のようにレースの最初から最後までテレビ放映されることは少ないですし、観客がレースを観戦するといってもコースの距離は長いし、観戦する場所の環境も厳しいですから大変ですよね。ですから今回の『セガラリー』でラリーの面白さを知ってもらえれば、実際のラリーにも興味を持ってもらえると思います。また、このゲームは僕のようなラリードライバーも真剣にプレイするぐらいですから、これからラリーをやろうと思っている人の練習にもなると思いますよ。

最初にも言ったようにラリーは非常に経験が重要になるモータースポーツだけに、若いドライバーがなかなか現われないという現実があります。資金的な問題があるかもしれませんが…。しかしヨーロッパの子供たちには、ある程度の年齢になればラリーに参加できるだけの環境が整っているいるんです。残念ながら日本では、そのような環境にはなっていません。ですから今回の『セガラリー』を通して実際のラリーに挑戦してみたいと思う人たちが現われれば、ラリー自体の底辺拡大にもつながるのではないでしょうか？

また、それくらい今回のゲームは、完成度が高いということです。

―― サターン版『セガラリー』には、相当の自信を持っていらっしゃるようですね。それでは、今後さらに本物のラリーに近づいたレースゲームを作ることになった場合、実際のラリードライバーとしてゲーム中に再現してもらいたいところはありますか？

藤本　ラリーの魅力というのは、ドライバーと自然との戦いです。サーキットのように決められたコース、決められた周回数で戦うわけではない。その時々で天候も違えば路面状態も違う。瞬時にその時に状況を理解し、ドライビングすることを求められるわけです。ですから例えばプレイ中の画面にいろいろな条件や指示がランダムに出て、それを瞬時に判断してゲームを続行するというようなものになれば、ますます本物のラリーに近づくでしょうね。もっともここまでいくとマニアックになりすぎて初心者の人にはつらいゲームになっているかもしれませんね。

遊びじゃない
これはレースだ！

drivers'
club
Andrea AGNINI
Franco CUNICO
Steve EVANGELISTI
Piero LIATTI
Alex ALESSANDRINI
Angelo MEDEGHINI

MARTINI
MARTINI RACING
MICHELIN
MICHELIN
MARTINI
MAGNETI MARELLI
WEBER
SELENIA
Fiat Lubrificanti

WRCの世界

よりラリーのことを知るために

WRCとは？

何がすごいのか？

エスケープもできない危険な山道でさえ　全速力で疾走する

いったいラリーってどんなレース?

このラリーという競技を語る上で、まずＦ１などいわゆる一般的な他のレースと違う点から説明しなければならないだろう。

サーキットで行われるレースが長くても１日（24時間）で終わるのに対し、３～７日ほどの長丁場であること、それは同じ場所をグルグル回るサーキット・レースとは異なり、走行距離がケタ違いである。その各コースの総延長は最低2000km！にもおよび、そのうち半分の最低1000kmはコモン・ランと呼ばれる非計時区間（つまりタイムは計られない、移動のための区間）である。このコモン・ランでは一般車両とみなされるため、あくまで交通法規を守らねばならないのだが、スピード違反をとられてしまうものもいる。レースの最中になんとも不憫な話である。これに加え、後で述べるスペシャルステージ（通称ＳＳ）なる最低 200km（計算上はＳＳの１kmをコモン・ランの５kmにあてる）以上のコースもなければならない。そしてこのコース全体をルートと総称し、これをいくつかに分けたひと区間をレグと呼ぶ。

しかし、実際にはどのラリーも規定の距離より長くなっているのが実情である。唯一の例外がコルシカ島で行われるトゥール・ド・コルス（ゲームで選択できるコースのうちの一つは、ここがモデル）のみは、総延長で1,200kmそこそこ（？）、この中に組みこまれたスペシャルステージのトータルで 500km強というコンパクトなものになっている。

さてそのスペシャルステージ（以下ＳＳ）だが、これこそがＷＲＣにおける最大のみどころである。閉鎖されたサーキットを周回するレースとは異なり、一般道を走るのがラリーの特徴であるとは先に述べた通りだが、本当の意味での公道での競技には向かないほどラリーカーのスピードは速い。そこで生まれたのがこのＳＳ、完全に閉鎖された一方通行路で、クルマの性能を余すとこなく発揮する場でもある。最低２km、トータルで 200km以上あればいくつでも設定できる。

またＳＳは観客にとっても最大のお楽しみの場でもある。熱心なギャラリーたちはどこのステージのどのコーナーがおもしろく、また見やすいかをキチンと心得ており（50年以上の歴史があれば、オジイチャン、オバアチャンの頃からのとっておきのスポットがあるのだろう）、そんな場所はまさに黒山の人だかりとなる。ＷＲＣの開催国では完全にラリーが市民権を確立していることを表すよい例だろう。このＳＳ、もとはイギリスのＲＡＣラリーで1950年代はじめに採用されたシステムであり、現在では、サファリを除くすべてのイベントに存在している。

ＳＳ区間には、大勢の観客が詰め掛ける。ものすごいスピードで駆け抜けていく車たちを間近でみれるのは、ラリーならではの楽しみといえるだろう

腕と度胸のラリースト稼業

ところでセガ・ラリーをプレイしていると、ドライバーの脇からなにやら、ゴチャゴチャ聞こえてくるのに気がつくだろう。ご存じの方もいらっしゃるだろうが、彼は次のコーナーのコンディションをドライバーに伝えるコ・ドライバーという職業の、いわゆる“人間カーナビ”なのである。他のレースとの最も大きな違いは、この助手席に人が乗っている事かも知れない。

しかし華やかなレースの世界にあって、この職業、そうとうキツイ。まさにガマンくらべか胆だめしといった感がある。

なにしろガードレールも何もない崖っぷちスレスレを走ったり、それこそ体がバラバラになってしまうような悪路を駆け抜けたり、さんざんな目に会いながらも、ドライバーをゴールまで導き勝利をその手にせんがため、いやいや自分の命をなくさんがため、ただひたすらコース・コンディションを正確に伝えることに集中しなければならない。走行中の会話はコ・ドライバーからの一方通行（ドライバーも聞きかえしてる暇なんてあるワケがない）。

あらかじめ決められた短い単語のみで、次々やってくる難コースの状態を伝える。

いかに勇気あるスゴ腕ドライバーといえども、先の見えない難コーナーに猛スピードで飛びこんで行くことなど出来はしない。文字通りコ・ドライバーもドライバーに命を預けるならドライバーもコ・ドライバーに命を預けているのである。

ＷＲＣではＲＡＣラリーの一部のステージを除いて、公開練習が許されている。これによりドライバーとコ・ドライバーは事前にコースの状態を正確に把握する事ができるようになっている。その記憶のために用いられるのがペースノートであり、驚くほど正確に綿密に書き込まれている。横でゴチャゴチャ言っているのは、コ・ドライバーがこれを読み上げているのだ。これがいかに大切かは言うまでもないが、過去にはなんとこのペースノートが本番前に盗まれる事件があったりした。これは負けを意味するだけでなく、まさしく命取りになる。

だってなんの目印もない山道を長距離にわたって「次左急カーブ、すぐガケです注意してね！」なんて言える訳がない。

また、やかましいマシンでとてつもないガタガタ道を猛スピード走り、２人ともフルフェイスのヘルメットをかぶっている訳だから、いくら怒鳴っても会話などできるはずがない。そんな２人を結ぶのが、インターコムと呼ばれるトランシーバーである。よってこれが故障したら…　たちまちガケの下である。

セガ・ラリーをプレイする際もこの勇気ある（悲惨な）職人、このコ・ドライバー君の声に耳を傾けてごらんなさい、タイムがアップするかもしれませんよ。

セガラリー」で活躍する2チームを紹介

トヨタ セリカ GT-FOUR

日本が世界に誇る 世界最速のマシーン

モータースポーツにおける日本企業の参入と、活躍にはめざましいものがある。最も有名なのはやはりＦ１におけるホンダの活躍であろう。

特に1980年後半からのアイルトン・セナという希代のタレントを擁するマクラーレン・ホンダの活躍でそのピークを迎えたＦ１ブーム。それはホンダのエンジンでなければ勝てないと言われるまでになり、絶対的な強さを誇っていたのは記憶に新しい。

この影響なのかゲームの世界においてレース・ゲームといえばＦ１などサーキットレースのゲームが主体で、ラリーというとその複雑な構成からか（単にＦ１などの方がわかりやすいからなのか）イマひとつマイナーな感は否めなかった。

しかしこのホンダの活躍と同じ頃、ＷＲＣというＦ１同様、最も権威ある激しい闘いの場でも日本車の活躍が繰り広げられていた。その名はトヨタ・セリカＧＴ-ＦＯＵＲである。ホンダとトヨタ、決定的に違うのは、ホンダはエンジンをマクラーレンと

いうF1チームのクルマに供給していたのに対し、WRCに出ていたトヨタは、セリカGT-FOURというクルマ自体を送りこんでいた。

これはF1とラリーという競技の性格上(単一のメーカーがシャシーからエンジンまでを生産することはほとんどない、唯一の例外がフェラーリ)一概に比較することは出来ないが、少なくともホンダのクルマを買うよりはセリカのGT-FOURを買った方がチャンピオン・カーに乗っているという実感は強い。極端な話だが、公道でホンダ車に勝負を挑むフェラーリ・オーナーはいないと思うが(あくまでシビックなどの話。NSXの人は知りませんよ)、ランチア・デルタがセリカGT-FOURに挑む例はかなりアル。実際に戦っているクルマそのものだから当たり前だが、クルマを選ぶ際には結構重要な要素になるのではないのだろうか。

さて、このGT-FOUR、WRCの長い歴史の中でも最強の日本車であることは間違いない。いやWRCチャンピオンカーの中でも最強の部類に入る。セリカ自体のWRC参戦は以外に古く、1976年と約20年も前になる。

しかしGT-FOURとなるとその参戦は1988年、ランチア・デルタの登場とほぼ同時期である。1989年からは若き天才ドライバー、カルロス・サインツの手によりGT-FOURは大活躍。王者ランチアを苦しめ抜き、彼はドライバーズ・チャンピオンシップをものにする。しかしGT-FOURがチャンピオン・カーになるのは皮肉にも彼がトヨタを去った後、1993年のことであった。ちなみに1994年も連続でチャンピオンカーとなっている。

セガ・ラリーに登場するGT-FOURは実は1995年モデルである。(実際にはデルタ・インテグラーレとの対戦はなかった)

このセリカGT-FOURは速いだけでなく、その容姿がまたカッコイイ。

おしなべて没個性的なデザインの多い日本車の中にあって、極めて攻撃的なデザインでちょっと日本車ばなれしている。ライバルであったチャンピオンカーのランチア・デルタとくらべ、市販のセリカは内装がちょっとなぁ…とも思うが、見てよし、走って楽しい名車である。

TOYOTA

TTE(トヨタ・チーム・ヨーロッパ)

今をさかのぼること23年前、その男がセリカを選ばなければ、現在のＷＲＣにおけるトヨタの活躍はなかったのではないだろうか。

その男の名は、オヴェ・アンダーソン当時ラリーストとして活躍していた彼は、1972年のＲＡＣラリーにトヨタ・セリカで参戦する。さしたるパワーのないこのマシンで、総合９位、クラス優勝という快挙を成し遂げる。その結果、彼はトヨタからの援助をものにする。

その当時、わずか４人のメカニックを引き連れラリーに参加していたアンダーソンは、この援助をもとに1975年、ＴＴＥ（トヨタ・チーム・ヨーロッパ）を設立。同年の1000湖ラリーにおいて、チームはカローラで総合優勝を飾り一躍トップチームの仲間入りを果たす。これは同時にトヨタにとって初の総合優勝であった。

その後も高成績を納め、チームも急発展1979年その本拠地をブリュッセルからドイツのケルンに移す。80年代に入ると彼らはここケルンで、開発部門を設立するなど、トヨタのレース活動になくてはならない重要な存在となり現在に至る

ＴＴＥの輝かしい戦歴は1989年、その激しいドライビングからマタドール（闘牛士）と呼ばれるカルロス・サインツをドライバーに迎えたときから最盛期を迎える。彼はセリカ・ＧＴ-ＦＯＵＲとともに王者ラン

チアと大激闘を繰り広げ、ＴＴＥは完全にトップ・チームの仲間入りを果す。

その翌年サインツはランチアの牙城を崩し、見事ドライバーズ・チャンピオンシップをものにする。彼がトヨタに在籍した1992年までのランチアとの激しい戦いは、ラリー史に残る名勝負だろう。セガ・ラリーで選ばれたマシンがデルタとセリカであったのもこのあたりに由来するだろう。

彼らはランチアがＷＲＣを去った後、92年、1993年と連続優勝を飾っている　今後、それまでのランチアのように常勝軍団となるのか非常に楽しみである。

現在のＴＴＥのスタッフは200人にも及ぶ。ラリーという競技の豊かな国際性を表すかのように彼らは世界18ヵ国から集まっている。ＴＴＥはトヨタ車による（現在の主力はもちろんセリカＧＴ-ＦＯＵＲである）ＷＲＣへの参加が主な業務であり、そのための車両開発、そして製作までがここで行われている。さらに彼らはトヨタからの資本のみに頼ることなく、ＴＴＥみずから開発した、セリカ、アリスト、ＭＲ２、ＲＡＶ４などのドレスアップ・キットやチューンナップ・キットなどの販売も開始している。セリカ・オーナーだけでなくトヨタ・ファンにも耳寄りな話である

そんな彼らの活躍の場はさらに広がりつつある。1995年からはＷＲＣのみならずＢＴＣＣ（イギリス・ツーリングカー選手権）に参戦するためのスーパーツーリングカー仕様のコロナの製作など、その活躍に期待がかかる。今後この新分野において成功をおさめることができれば、それをステップにル・マン24時間レースなど伝統のイベントで彼らの活躍が見ることができるかも知れない。

1994年ＴＴＥは日本人ドライバー、藤本吉郎を迎え（彼は1995年サファリラリーで日本人として初優勝を飾った。）盤石の体制でさらなる飛躍をもくろむ。トヨタ・ファンそしてラリー・ファンならずとも彼らの今後の活躍に期待したい。

では彼らの主な戦績を表にまとめたので参照いただきたい。

1976年	この年、オフェ・アンターソンのセリカがポルトガルて総合２位となり、チームは6位 1977年セリカがRACラリーて総合2位。チームも3位
1978年	6位
1979年	5位
1980年	7位
1981年	8位
1982年	5位
1983年	6位
1984年	4位
1985年	5位
1986年	6位
1987年	7位
1988年	5位 セリカGT-FOUR初登場
1989年	2位
1990年	2位 日本車初のドライバーズ・チャンピオン獲得
1991年	2位
1992年	2位
1993年	優勝
1994年	優勝

MARTINI RACING
MARTINI
3
MICHELIN
WEBER
Marlboro

MICHELIN

OMP
TOYOTA
castrol
MICHELIN

ランチア デルタ HF インテ

常勝するために進化する最強のマシーン

ラリー史上に燦然と輝く名門中の名門、ランチアのレーシングチーム“スクアドラ・コルセ”の主力戦闘機がこのランチア・デルタ・インテグラーレである。

ランチア・デルタはＷＲＣにおいて、1987年から1992年まで（1992年はワークス参戦ではない）実に６年！の長きにわたりラリーの世界で頂点を極めた、ラリーキングと呼ぶにふさわしい希代の名車である。このデルタ、始めからインテグラーレという名前ではなく93年を最後にＷＲＣを撤退するまでに、ＨＦ４ＷＤ、インテグラーレ（初代）、インテグラーレ16Ｖ、インテグラーレ（エボリューションとも呼ばれる）と、次々に襲いかかるライバルたちの挑戦にこたえるべく実に４段階の成長、変身をとげてきた。

基本的な姿に大きな差はないが、そのボディは鍛え上げられた肉体のように、改良を受ける度に逞しくなってきた。

セガ・ラリーに登場するのは、最も逞しいボディをもつ最終型（エボリューション）

グラール

がモデルになっている。このデルタのデビューはかなり古く1980年で、今から数えても実に15年も昔のことであり、ＷＲＣでの初優勝時でさえも発売からすでに７年が経過していた。しかも、スポーツカーでもない、ランチアらしいちょっとおしゃれで上品なファミリーカーとして世に出されたものだったのだ。常に最新の物が要求されるモータースポーツの世界において、なぜそんなクルマが活躍できたのだろうか？

時は80年代中頃、他のモータースポーツがそうであるように、ラリー界はグループＢというカテゴリー内で最先端の技術による激しい競争が繰り広げられていた。それはやがて、すさまじい馬力を誇るエンジンや市販車からは程遠い姿かたちをしたクルマたちを生み出し、公道を走るＦ１ともいわれていた。しかし、このモンスターたちの時代も突然終わりを遂げることとなる。それは、若く才能あるドライバー、ナビゲーターであるコ・ドライバー。そして、多くの観客の死という、最悪の形で1986年主催者であるＦＩＳＡ（国際自動車連盟）の裁定によって幕を閉じることとなる。そして翌年、ＷＲＣの覇権は急きょグループＡと呼ばれる、より市販車にちかいクルマによって争われることとなった。

そこで、ランチアの用意したマシーンこそがデルタである。もともとは1300ccの小さなクルマである。たしかにこの年にＨＦ4WDというその名の通り4輪駆動モデルがあった。しかしデビューから7年もたったクルマをいったいだれが戦いの最前線に送り出すと考えただろうか。

そんな心配をよそに、デルタは勝ち続ける。1987年は13戦9勝、翌1988年13戦10勝、1989年10戦7勝、1990年10戦6勝、1991年10戦6勝。そしてワークスが撤退した1992年でさえも、プライベート・チームであるジョリークラブのデルタ（セガ・ラリーのモデルはまさにコレ）は10戦中8勝をかざり見事6年連続のチャンピオンに輝く。さらに、スペインのカタルーニャ・ラリーにおいてはトップ10のうち、実に7台までをデルタが占めるという快挙まで成し遂げたのだ。この数字こそが名門ランチアの血統を受け継ぐ証であり、デルタが真の王者であることを物語っている。

LANCIA スクアドラ・コルセ

ランチアは来年1996年で創立90周年を迎えようという、イタリアのみならず、自動車界きっての名門である。もともとモータースポーツのさかんなイタリアにおいて、フェラーリがＦ１の代名詞であるように、ランチアはラリーの代名詞でもある。現在はワークスとしての活動は休止しているが、最後の年となった1993年までの20年間に16回ワークスとして参戦し実に10回のワールドチャンピオンに輝いている。その歴史についてちょっとふれてみたい。

ランチアにおけるラリー。その歴史は古くその中でも劇的な変化が起きたのは1965年、今から30年ほど前のことである。60年代初期からランチアのモータースポーツ部門で活躍していたチェザーレ・フィオリオ（この名前に聞き覚えのある方も多いと思うが、彼はアラン・プロスト、ナイジェル・マンセルがいたころのＦ１フェラーリ・チームの監督もしていた）は当時低迷していたランチアを再びラリー界の王者にするために「スクアドラ・コルセ」を結成する。

この「スクアドラ・コルセ」の活躍のなかでも、特に有名なのは1974年から登場した「ストラトス」である。スーパーカー世代の人にはなつかしい名前であるが、そのスタイルは今なお新鮮かつ斬新である。

それまでのラリーといえば、一般に売られているクルマをベースにしラリーを戦っていた。それは勝つことによってそのクルマの売り上げを伸ばそうという、自動車メーカーとしてごくあたりまえの考えが根底にあった。それはそうだろう、自分の乗っているクルマがラリーでチャンピオンだったら、オーナーとして気分が悪いはずがないし、そんなクルマを買ってみたいというのが人情というものだ。しかし、「スクアドラ・コルセ」のボス、フィオリオはその考えを根底からくつがえした。ラリーのための、そして勝利のためだけのクルマを用意すること。そして勝利を重ねることこそが、結果としてブランドのイメージを高めるものであると。そのランチアの回答がストラトスである。売り上げのことなど一切考えない、ただひたすら勝利のみを目的としたこのスーパーカーは、それまでのライバルをまったく寄せ付け

ず、圧倒的な強さで連勝を重ね、3年連続のWRCチャンピオンとなる。そのかいもあって、ランチアのラリーに強い、スポーティなイメージは見事に定着した。

しかし、黄金時代は長くは続かない。直接的にはクルマの売り上げには何の貢献もないことから、親会社であるフィアットは1976年をもってランチア・ストラトスのワークスとしての活動をストップさせてしまう。その後もストラトスは、プライベートでWRCに参戦している人たちによって愛され続け、最後の優勝をおさめた1981年（デビューから実に7年もたっている）まであなどりがたい実力を発揮し続けた。いかに時代を先取りした戦闘力の高いクルマを送りこんでいたかを示す、よい例であろう。

この「スクアドラ・コルセ」がWRCの世界にカムバックするのは、撤退から6年たった1982年シーズンのなかば、その名もズバリ「ランチア・037ラリー」をひっさげてである。

ラリー界にも新しい風が巻きおこりつつある当時、時代のトレンドは4WD車にあった。今でこそ4輪駆動車などヨンク、ヨンクと、軽自動車やプラモデルにまで採用されているごくごく当たり前のシステムであるが、耐久性や技術的な問題などで、特にラリーの世界などではいまひとつ一般的ではなかった。しかし、1981年にドイツのアウディがもちこんだクワトロというクルマの初勝利によってその認識は覆される。そのクワトロは翌1982年に見事チャンピオン・カーとなり、「勝つためにはもはや4WDは必須…」そうなるはずだった。

しかし、スクアドラ・コルセの用意した答えは意外なものであった。なんと彼らは4WDを用いず、あえて2輪駆動の、037ラリーを用意する。しかも流れるような美しいボディをもつこの旧世代マシンは、最新技術でかためた不格好なアウディ・クワトロをうちやぶる。来るべきハイテク時代にはクルマにロマンやエレガンスを感じることが出来なくなると悟ったからなのか、それだけに彼らの投じた037ラリーはあまりに美しく、またカッコよさだけが目立つものだった。

ランチアは1991年デルタの5年連続チャンピオンをもってWRCから撤退をする際も「我々はこれ以上、戦いの中に得るものはないと判断した」といっていたが、勝つことだけでなく、その引き際までもが美しい。これぞ真の王者の風格というものではなかろうか。

1982年から活躍した、ランチア・037ラリー。流線的なボディワークと対照的に、むきだしの闘志を感じさせる4連ライトが印象的

スクアドラ・コルセか撤退した翌年も、デルタだけは走りつづけた

セガラリー・チャンピオンシップ
コースアタックマニュアル

1996年1月25日　初版発行

発行人　塩崎剛三
編集人　浜村弘一
編集長　野田　稔
副編集長　田原誠司
発行　株式会社アスペクト
〒151-24東京都渋谷区代々木4－33－10
電話　03-5351-8191

編集　株式会社アスキー　出版局
月刊ファミコン通信編集部
(担当：池田智之)
構成　木村勝好／相崎勝保
AD／カバーデザイン　石川明子（月刊ファミコン通信編集部）
金野雅治（株式会社クラップワークス）
制作協力　神田章子／柴田広志
編集協力　松下知人（月刊ファミコン通信編集部）
撮影　浜野忠夫
写真提供　清木博志（WORLD　RALLY　PRESS）

出版業務　中尾敬子
出版営業　後藤　剛

印刷　大日本印刷株式会社

本書は著作権法上の保護を受けています。本書の一部あるいは全部について(ソフトウェアおよびプログラムを含む)、株式会社アスペクトから文書による承諾を得ず、いかなる方法においてでも無断で複写、複製することを禁じます。

本書の内容についてのご質問は、祝日を除く毎週火曜日から木曜日の午後2時～4時のあいだに、TEL. 03-5351-8223まで。

■ゲームの内容に関するご質問についてはお答えできませんのでご了承ください。

©SEGA　1995
©1996　ASCII
セガサターンはセガ・エンタープライゼスの登録商標です。
この書籍はセガ・エンタープライゼスの許諾を得て発行されたものです。

定価はカバーに表示してあります。
ISBN4-89366-460-3

●1188803　Printed in Japan

SEGA RALLY CHAMPIONSHIP
COURSE ATTACK MANUAL

アスペクト既刊案内

◆ファミ通編集部責任編集のゲーム攻略本

タクティクスオウガ公式ガイドブック・完結編……1,200円
タクティクスオウガ公式ガイドブック……1,100円
ＡⅢS.V.公式ガイドブック……980円
ワールドアドバンスド大戦略～鋼鉄の戦風～
世界新秩序建設マニュアル……1,200円
ビヨンド ザ ビヨンド公式ガイドブック……980円
天地創造ワールドアトラス……980円
ボクサーズロード公式ガイドブック……980円
新日本プロレスリング闘魂烈伝公式コンプリートガイド……980円
ザ・キング・オブ・ファイターズ'95オフィシャルガイドブック
フォー ジ アルティメイト ファイターズ……1,980円
ダービースタリオンⅢ全書……1,200円
ダービースタリオンⅢ公式パーフェクトガイド……1,100円
真・女神転生デビルサマナー公式ガイドブックベーシック……1,100円
天外魔境ZERO秘公式ガイドブック……980円
ロマンシング サ ガ 錬磨の書……1600円
イース・公式ガイドブック……980円
ときめきメモアル～forever with you～
想い出の卒業アルバム……1,400円
キリーク・ザ・ブラッド２公式ガイドブック…980円
サムライスピリッツ斬紅郎無想剣 剣術指南書……1,480円

◆やすい、はやい、わかりやすい 月刊ファミ通Brosシリーズ

リッジレーサーレボリューションパーフェクトガイド……580円
スーパー桃太郎電鉄DXプレイングマニュアル……580円

◆自信を持ってお贈りする 『バーチャファイター』ラインアップ

バーチャファイターマニアックス……1,800円
バーチャファイター２マニアックス……2,980円
バーチャファイターマニアックス リプレイズ…1,300円
バーチャファイター２マニアックス リプレイズ…1,400円
バーチャファイター２セガサターン
ファイティングマニュアルfor NOVICE……1,200円

◆ログアウトのゲーム小説シリーズ

シャイニング・ウィズダム　神代 創 著……610円
ビヨンド ザ ビヨンド　牧野 修 著……620円
キング・オブ・ファイターズ'95　いさき玲衣 著…540円
ヴァンパイアMIDNIGHT FLYER　いさき玲衣 著…590円
真・女神転生 エル・セイラム１～３　西谷 史 著…各580円
真・女神転生if…　久保宗雄 著……540円
フロントミッション最前線報告　飯野文彦 著…610円

※価格はすべて税込みです。

SEGA RALLY CHAMPIONSHIP
COURSE ATTACK MANUAL

ISBN4-89366-460-3

C0076 P880E

9784893664600

編集制作：アスキー
発　　行：アスペクト

1910076008802

定価880円（本体価格854円）